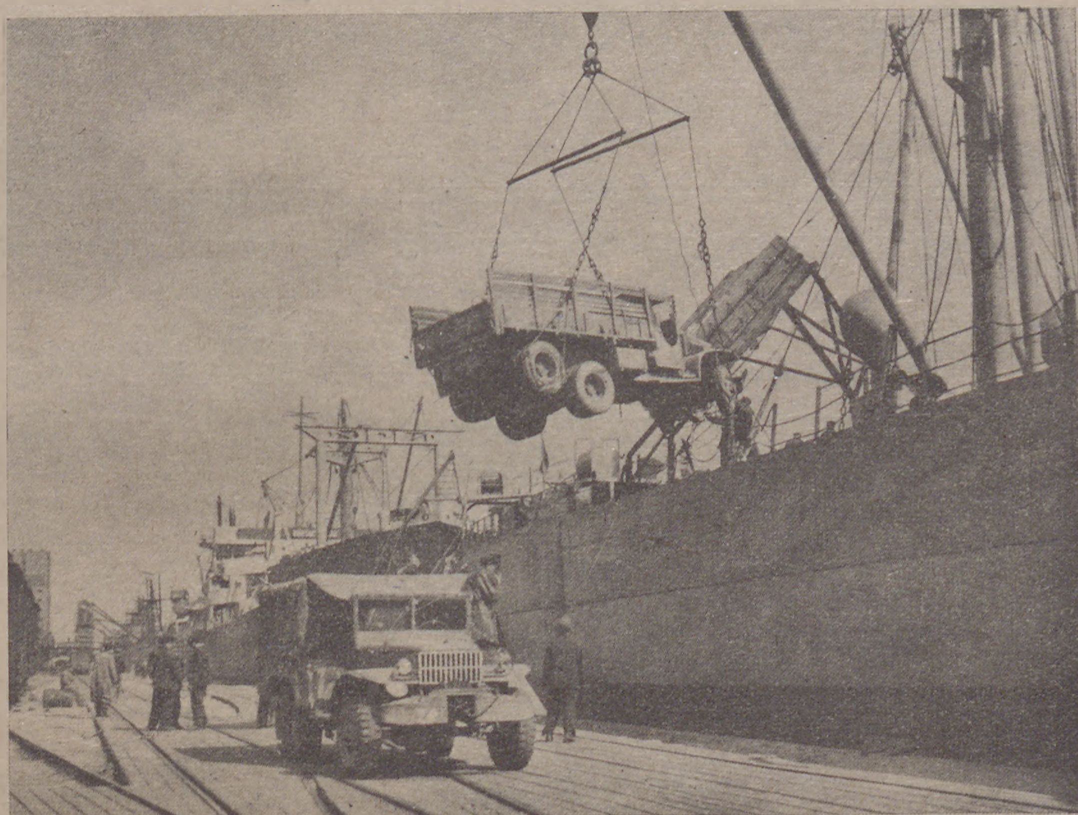
PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

Nr 4 (10)

CENA 40 ZŁ.

MIESIĘCZNIK · POŚWIĘCONY · SPRAWOM · KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ



Wyładunek samochodów w Gdyni.

Z archiwum fotograf. W-łu Turystyki M.K.

KWIECIEŃ 1946 ROKU

PRENUMERATA

„PRZEGLĄDU KOMUNIKACYJNEGO"

na drugie półrocze 1946 r. wynosi **Zł 240**

Zgłoszenia prosimy kierować do Administracji miesięcznika w Łodzi, Piotrkowska 121, m. 10, telefon 265-22.

WPŁATY NA KONTO Nr VII — 127 P. K. O. W ŁODZI.

PRZEGLĄD KOMUNIKACYJNY

MIESIĘCZNIK · POŚWIĘCONY · SPRAWOM · KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ · DROGOWEJ · WODNEJ · I · POWIETRZNEJ

NR 4 (10) KWIECIEŃ 1946 R.

Redakcja w Warszawie: ul. Chałubińskiego 4, pok. 158. Przyjęcia interesantów od godziny 15-ej do 17-ej.
Administracja w Łodzi: ul. Piotrkowska 121, m. 10. telefon 265-22. Konto P.K.O. Łódź Nr. VII — 127.

TREŚĆ Nr 4 (10)

Komitet Redakcyjny podkreśla, że „Przegląd Komunikacyjny", wydawany przez Ministerstwo Komunikacji, nie jest w ścisłym znaczeniu słowa czasopismem urzędowym. W związku z tym treści artykułów nie należy uważać za opinię tego Ministerstwa.

Dr Teofil Bissaga

Wpływ rozwoju historycznego kolei na układ sieci P. K. P.

Badając uważnie układ sieci P. K. P. łatwo możemy dostrzec szereg linij kolejowych, biegnących w kierunkach gospodarczo niepożądanych dla państwa polskiego. Widzimy też znaczne obszary zupełnie pozbawione komunikacji kolejowej. Zauważyć wreszcie można okrężne przeprowadzenie niektórych linij, co nam, współczesnym, często wydaje się niezrozumiałym.

Rozbudowa kolei na ziemiach polskich do 1918 r. odbywała się pod kątem potrzeb byłych państw zaborczych; społeczeństwo polskie nie posiadało na nią prawie żadnego wpływu.

Rosja carska kierowała się następującymi względami:

1) związanie ziem polskich przez Warszawę z Leningradem, Moskwą, Kijowem i Odessą;

2) utrudnienie połączeń w kierunku na zachód i południe z kolejami Prus i Austrii;

3) wprowadzenie linij szerokotorowych na lewy brzeg Wisły dla przewozów do i z Rosji przez obszar Polski;

4) wykup kolei prywatnych w celu rusyfikacji personelu i usunięcia z nich żywiołu polskiego;

5) ograniczanie rozbudowy sieci kolejowej, łączącej gospodarcze ośrodki kraju z obawy podniesienia kultury, która była o wiele wyższa niż na pozostałych terenach cesarstwa rosyjskiego;

6) nie dopuszczanie do budowy linij kolejowych w pobliżu byłych granic pruskich i austriackich, co na długie dziesiątki lat pozbawiło komunikacji kolejowej żyzne obszary Kujaw i Sandomierszczyznę;

7) utrzymanie na niskim poziomie technicznym posiadanej sieci.

Prusy:

1) związanie słowiańskich obszarów Śląska, Pomorza, Poznańskiego, i Prus Wschodnich z Berlinem i portami bałtyckimi. Wszystkie te obszary dostały się pod władzę Prus w drodze niemoralnego podboju (Śląsk w wojnie 7-letniej), przewrotnej polityki (Pomorze Zach.), rozbiorów (Poznańskie — Gdańsk), działań oszukańczych i zdrady (Prusy Wschodnie — Krzyżacy);

2) dążenie do zupełnej germanizacji i unicestwienie całkowite żywiołu polskiego pod względem gospodarczym na tych obszarach;

3) rozbudowa sieci kolejowej dla celów przyszłej wojny, mającej kosztem narodu polskiego stworzyć „obszar życiowy". dla niemczyzny w jej dalszym pochodzie na wschód (pierwsza i druga wojny światowe);

4) otwarcie dogodnych i możliwie najtańszych dróg przewozowych dla penetracji przemysłu niemieckiego na pozostałe ziemie polskie, które jednocześnie miały stanowić rezerwuar żywnościowy i surowców wwożonych kolejami do Niemiec.

Austria:

prowadziła podobną, lecz mniej drastyczną jak Prusy i Rosja, politykę kolejową na ziemiach polskich.

1) Budowa kolei miała na celu związanie Małopolski z Wiedniem przez Bramę Morawską i z Budapesztem przez przełęcze Karpackie, a w dalszym zasięgu z portami Adriatyku — Triestem i Rjeką.

2) Uważano Małopolskę za kolonię rolniczą dla krajów zachodnio-austriackich, będącą bliskim i wygodnym rynkiem zbytu dla przemysłu austriacko-czeskiego, a jednocześnie spichrzem taniej żywności i terenem cennych zapasów drzewa, nafty i soli.

3) Linie karpackie miały jednocześnie charakter strategiczny, pod względem gospodarczym mało uzasadniony (dwutorowa linia Przemyśl — Łupków);

Ponadto zarówno rosyjska, jak i austriacka polityka taryfowa, zmierzały do celowego upośledzenia polskich obszarów.

Tak więc w spadku po trzech byłych zaborach przejęliśmy trzy swoiście rozbudowane siecie kolejowe, wzajemnie ze sobą nie powiązane, częściowo o różnej szerokości torów i bardzo niekorzystnej gęstości w stosunku do zaludnienia i obszaru.

Na przestrzeni 800 km, między b. dzielnicą austriacką i rosyjską, do roku 1914 istniały tylko dwa punkty wiążące koleje tych dzielnic: Szczakowa — Maczki i Brody — Radziwiłłów. Między byłą dzielnicą pruską i rosyjską, do 1914 r. na przestrzeni 700 km istniały trzy punkty styczne: Szopienice — Sosnowiec, Toruń — Aleksandrów i Mława — Iłowo. Czwarte połączenie Skalmierzyce — Kalisz stwarzało poważne trudności ze względu na potrzebę przesiadania, względnie przeładunku z toru normalnego na szeroki i odwrotnie. To samo należy powiedzieć o szerokotorowej kolei Herby — Kielce, wybudowanej w roku 1911.

Już pierwsza wojna światowa dowiodła, iż istniała niezbędna potrzeba budowy, przynajmniej najkonieczniejszych połączeń, między trzema odrębnymi układami sieci kolejowej na ziemiach polskich. Walczące strony budują w bardzo niekorzystnych warunkach następujące połączenia:

Lublin — Rozwadów
Ostrowiec — Nadbrzezie
Suwałki — Raczki
Bąkowiec — Kozienice
Bąkowiec — Wysokie Koło
Rejowiec — Bełżec
Ostrołęka — Myszyniec
Tomaszów — Spała

W okresie międzywojennego dwudziestolecia wybudowano następujące ważniejsze linie kolejowe:

Kutno — Strzałków
Kokoszki — Gdynia
Puck —Hel
Nasielsk — Sierpc
Makoszowy — Mizerów
Hajduki — Kochłowice
Pawłowice — Chybie
Brześć — Bluszerów
Chorzów — Szarlej
Kutno — Płock (Radziwie)
Kutno — Zgierz
Kalety — Podzamcze
Chybie — Skoczów
Ustroń — Polana — Wisła
Sandomierz — Grębów
Widzew — Zgierz
Strzebiń — Woźniki
Wisła — Głębce
Płock — Sierpc
Cieszyn — Zebrzydowice
Kraków — Miechów
Warszawa — Radom
Rembertów — Zielonka
Zegrze — Tłuszcz.
Rybnik-Żary
Toruń-Sierpc
Zawiercie-Poręba
Sierpc-Brodnica
Kolej Francusko-Polska
(Herby-Gdynia z odnogą Częstochowa-Siemkowice)
Linia średnicowa W-wa Gł. Os.—W-wa Wsch.
Szczakowa-Bukowno

Podstawowym celem budowy tych kolei było związanie, w granicach krótkiego czasu i istniejących możliwości finansowych, trzech odrębnych pozaborczych systemów sieci kolejowej w jedną całość; uzyskanie możliwie najkrótszych połączeń między ważniejszymi ośrodkami w państwie (Warszawa-Poznań, Warszawa — Kraków przez Radom, Śląsk—Gdynia); ominięcie linij niemieckich (Herby — Kalety — Podzamcze), połączenie górnośląskiej sieci kolejowej, przeciętej granicą międzypaństwową, połączenie Łodzi i Warszawy z rolniczymi obszarami Kujaw, zbliżenie tych ośrodków do morza z ominięciem Prus Wschodnich, i w końcu gospodarczo uzasadnione zgęszczenie sieci kolejowej ze względu na potrzeby przemysłu, otwarcia nowych regionów turystycznych i uzdrowiskowych.

Dziś, po drugiej wojnie światowej, koleje polskie w dalszym ciągu oczekuje ogromny trud zespolenia bardzo gęstej sieci na ziemiach odzyskanych, przede wszystkim z siecią kolejową w Polsce Centralnej, która z kolei wymaga ze względów gospodarczo uzasadnionych, odpowiedniego zagęszczenia. Następnie należy dążyć do połączenia południowej części województwa kieleckiego (Sandomierz — Opatów — Starzów — Pinczów) z Górnym Śląskiem, jako naturalnym i najbliższym rynkiem zbytu dla płodów rolniczych okręgu sandomierskiego. Nie ma bezpośredniego połączenia Warszawy z Wrocławiem. Brak połączenia Łodzi z Lublinem. To samo daje się odczuwać w okręgu łomżyńskim w połączeniach kolejowych

z województwem mazurskim. Szereg linij będzie przeciętych nową granicą w okolicach nad Sanem i Bugem. To samo zjawisko daje się zauważyć nad Nysą i Odrą. Zajdzie konieczna potrzeba budowy nowych połączeń. Wiele linij na ziemiach odzyskanych rozebrano dla potrzeb wojennych i należy je odbudować. W następstwie zmian powojennych niektóre linie utracą dawne znaczenie pierwszorzędne, inne natomiast, przedtem mało ożywione, nabiorą tego znaczenia.

Historyczny wpływ rozwoju sieci kolejowej zaciążył również na administracyjnym podziale kolei na Dyrekcje Okr. K. P. Z nieznacznymi wyjątkami, sieć kolejowa podległa poszczególnym Dyrekcjom, nie wybiegała poza granice dawnych zaborów. Dyrekcja Poznańska dopiero w 1926 r. objęła linię Herby — Kalety — Podzamcze wraz z odcinkiem wąskotorowym Wieluń — Praszka na obszarze b. zaboru rosyjskiego, Dyrekcja Krakowska linię Kraków — Miechów w 1934 r. i Szczakowa — Bukowno w 1938 r., częściowo na obszarze tegoż zaboru. Dyrekcja Toruńska objęła na obszarze b. zaboru ros. linie Toruń — Sierpc — Płock i Brodnica — Sierpc Raciąż w latach 1934 i 1937. W tym też okresie b. Dyrekcja Radomska przejęła krótkie odcinki Rozwadów — Grębów — Sobów — Sandomierz, na obszarze b. zaboru austriackiego.

Do ostatniej wojny nieśmiałość w przekraczaniu granic b. państw zaborczych w dziedzinie administracyjnego podziału sieci kolejowej na okręgi dyrekcyjne jest uderzająca. Jedynym wyjątkiem była kolej Francusko-Polska, Herby Nowe — Gdynia, która na 3/4 swej długości biegła przez teren b. zaboru rosyjskiego, a w pozostałej części przez b. zabór pruski. Posiadała ona własny zarząd z siedzibą w Bydgoszczy. Pomijając podane wyjątki należy stwierdzić, iż w ogólnym zarysie sieć poszczególnych okręgów dyrekcyjnych, znajdujących się obecnie w Polsce, nie wykraczała poza obszar b. państw zaborczych. Zjawisko to w znacznym stopniu utrudniało całkowitą unifikację kolei.

Istniały jednak ku temu ważne powody, jak różny stan techniczny b. kolei zaborczych, brak połączeń, np. między Krakowem i Sandomierzem nie było ani jednego mostu kolejowego na Wiśle, (nie wchodzi w rachubę most w Szczecinie), jazda w b. zaborze austriackim po lewym torze, w pozostałych po prawym na szlaku dwutorowym, różne ustawodawstwo, obowiązujące w poszczególnych dzielnicach, w końcu bardzo silnie zakorzenione wieloletnie tradycje, które trudno było zlikwidować. W tej dziedzinie doskonałym przykładem będzie Dyrekcja Warszawska, której sieć na lewym brzegu Wisły odpowiadała, z nielicznymi wyjątkami, dawnej sieci b. kolei W-sko—Wiedeńskiej i Fabryczno—Łódzkiej.

Nie zapominajmy też, że zadanie zespolenia w organiczną całość pozaborczej sieci kolejowej spadło na jedno pokolenie i objęło zaledwie 20-letni okres czasu do ostatniej wojny.

Skoro mowa o dyrekcjach okręgowych, nie można pominąć zagadnienia powstania i organizacji samych dyrekcyj. Dyrekcja Krakowska była zespoleniem dwu odrębnych członów organizacyjnych: dawniej Kolei Północnej i właściwej Dyrekcji Krakowskiej. Dyrekcje: Katowice, Poznań i Gdańsk (później Toruń) wniosły ze sobą organizację popruską. Dyrekcje: Warszawa i Radom były zlepkiem dawnych kolei: W-sko-Wied., Łódzkiej, Herbsko—Kieleckiej, Nadwiślańskiej, W-sko Petersburskiej, Poleskiej i szeregu linij kolejowych, w szczególności wąskotorowych, wybudowanych przez armie walczące na ziemiach polskich w czasie pierwszej wojny światowej. Na obszarze tych dyrekcyj istniały w czasie pierwszej wojny światowej wojskowe dyrekcje (niem. w Warszawie i austr. w Radomiu), które były zawiązkiem organizacyjnym późniejszych Dyrekcyj O.K.P. w Warszawie i Radomiu. Ten ogólny przegląd tłumaczy i usprawiedliwia wiele poczynań w dziedzinie polityki kolejowo-komunikacyjnej w Polsce do 1939 r. Jednocześnie nasuwa wiele uwag i spostrzeżeń, nakładających na nas poważne obowiązki na przyszłość. Granice polityczne państwa polskiego uległy wyraźnemu przesunięciu na północ i zachód. Ilość portów polskiego obszaru celnego zwiększyła się. Są znaczne możliwości dla rozwoju własnego przemysłu okrętowego. Uzyskaliśmy pierwszorzędną drogę dla komunikacji wodnej-śródlądowej, Odrę. Znaczenie Warty, Noteci i Kanału Bydgoskiego znacznie podniosło się. Współpraca kolei z komunikacją rzeczną nabierze większych wartości. Pozyskaliśmy na południu bogate zasoby węgla i na europejską miarę rozwinięty przemysł. Obszary rolnicze Dolnego Śląska, Poznańskiego, Pomorza, Prus Wschodnich, Lubelszczyzny i Sandomierszczyzny wymagać będą taniej, dogodnej i szybkiej komunikacji. Wielkie widoki posiada na przyszłość rozwój przemysłu spożywczego, jak: młyny, gorzelnie, krochmalnie, wytwórnie konserw, serów, przetwórnie owoców itp.

Długie wybrzeże morskie, jeziora pomorskie i mazurskie stwarzają znaczne możliwości dla przetwórczego przemysłu rybnego i rozwoju turystyki wodnej. To samo dotyczy przemysłu hotelarskiego, letnisk i uzdrowisk w pasie karpacko-sudeckim.

Wchodzimy w okres intensywnej i planowej polityki komunikacyjnej. Nie wolno nam marnować ani czasu, ani pieniędzy. Każdy wysiłek musi być przemyślany, gospodarczo uzasadniony i celowy. W dziejach Polski dopiero obecnie zaistniała rzeczywista zbieżność osiągnięć politycznych, etnograficznych, gospodarczych i kulturalnych, które stanowią podłoże dla prawidłowego rozwoju komunikacyj, a w naszych warunkach przede wszystkim kolei z uwzględnieniem współdziałania innych rodzajów komunikacji, jak: rzecznej, morskiej, drogowej i powietrznej.

Inż. Zygmunt Dunin-Marcinkiewicz

Współpraca kolei z portami

Sprawność żeglugi morskiej, a w szczególności linii regularnych znajduje się w ścisłej zależności od sprawności pracy portu w całokształcie. Sprawność zaś pracy portu zależy od szeregu czynników, tak wewnętrznych w samym porcie, jak i zewnętrznych — pozaportowych. Do zewnętrznych i główniejszych czynników należy organizacja planowego, terminowego dopływu transportów z zaplecza do portów. Dotyczy to w równej mierze transportów masowych, gdy cały statek ładuje się jednolitym towarem (jak węgiel, drzewo i tp.), jak i transportów drobnicowych w pojęciu żeglugowym, do których zaliczają się transporty w ilościach nie tylko drobnych, ale i po kilkadziesiąt wagonów, np: jaja, bekony, masło, dykta i inne.

Dążeniem każdego portu jest, aby opłaty portowe były możliwie niskie, a to ze względu na konkurencję z innymi portami.

Do najgłówniejszych kosztów portowych, obciążających bezpośrednio klienta, należą koszta przeładunku na statek z wagonów, z magazynów lub odwrotnie. Do tych kosztów pośrednio przyczynia się kolej, od której zależy: 1) terminowe dostarczenie ładunków do portu; 2) sprawna organizacja termi-

nowego podstawiania wagonów, zamówionych pod statek; 3) sprawne i bystre załatwianie czynności ekspedycyjnych oraz celnych.

Wszystkie wyżej wymienione czynności, zdawałoby się powinny być wykonywane normalnie, według istniejących przepisów i rozporządzeń. Lecz życie nie kontentuje się tylko pisemnymi regulaminami i instrukcjami, ale również wymaga takiego zorganizowania samej pracy, żeby wykonanie przepisów było łatwiejsze i skuteczniejsze.

Sprawność organizacji pracy w samych portach jest uzależniona od bardzo wielu czynników, przede wszystkim zaś od samego interesanta, a więc przy wywozie towaru od eksportera.

1) Eksporter winien dokładnie wiedzieć, kiedy ma załadować towar do wagonów, żeby kolej mogła załadowane wagony wysłać odpowiednim pociągiem i dostarczyć ładunek do portu na czas ładowania statku, dla którego dany towar jest przeznaczony.

2) Kolej podaje do publicznej wiadomości taki plan przewozów do portów, według którego przewozy byłyby wykonywane sprawnie, ściśle i w terminie ustalonym według planu.

3) Port, przyjmując wagony z ładunkiem na eksport, winien tak zorganizować rozmieszczanie tych wagonów na torach portowych, żeby personel kolejowy mógł przy zamawianiu wagonów pod statek niezwłocznie odnaleźć dany wagon i dostarczyć go na tory nadbrzeża w najkrótszym terminie, ściśle na godzinę wskazaną w zamówieniu.

4) Obowiązkiem eksportera i firmy ekspedycyjnej jest zawczasu przygotować wszystkie dokumenty, załatwić w urzędzie celnym niezbędne formalności i dostarczyć dokumenty do portu na miejsce naładunku towaru na statek, unikając zatrzymania przeładunku z przyczyny nieprzygotowania papierów.

5) Aparat przeładunkowy, tak na lądzie jak i na statku, winien być tak zorganizowany, żeby wyładunek z wagonów trwał możliwie krótko i nie powodował przetrzymywania wagonów, wyładowane zaś wagony winny być niezwłocznie zgłoszone kolei w celu zabrania ich z torów nabrzeża.

Na specjalną uwagę zasługuje obsługa w portach linii regularnych, to jest takich, na których statki regularnie odchodzą i przychodzą z i do danego portu. Obsługa tych linii, szczególnie, gdy wchodzą statki, mające luki chłodzone dla towarów prędko psujących się, jak np. bekony, jaja, masło i tp., jest bardzo skomplikowana i winna być dobrze zorganizowana.

Dla linii regularnych najgłówniejsze znaczenie ma planowe i terminowe dostarczanie ładunków do portu, według rodzaju i w kolejności przeładunku na statek, przewidzianego w planie. Wagony winny nadchodzić w kolejności uzgodnionej z planem ładowania tych towarów na statek, na przykład najpierw winny nadchodzić towary ciężkie, które ładuje się na dno luki, dalej idą lżejsze i na koniec towary, które mogą być ładowane tylko na wierzch luki. Przy tych tylko warunkach eksporter unika zbędnych wydatków w porcie, jak opłaty za postój wagonów, jeżeli towar nadejdzie wcześniej, niż wyznaczono w planie, lub z opóźnieniem i nie zdąży na statek; wówczas eksporter jest zmuszony magazynować towar i ponosić związane z tym koszta.

Z powyższego widać, że organizacja pracy portu w związku z dążnością do potanienia kosztów portowych oraz do uniknięcia zbędnego postoju statków w porcie, zatrzymywanych w oczekiwaniu przeznaczonych ładunków, jest bardzo skomplikowana, wymaga ścisłego uzgodnienia i należytej organizacji, tak ze strony kolei, dostarczającej do portu ładunki, jak i poszczególnych czynników samego portu, związanych z obsługą linii okrętowych przy odprawie statków.

Przykładem wzorowej współpracy kolei ze wszystkimi czynnikami portowymi przed wojną był nasz port Gdynia, który zajmował pod tym względem jedno z pierwszych miejsc na Bałtyku.

Jeszcze w roku 1931 praca w porcie Gdynia wyglądała chaotycznie: ładunki do portu były dostarczane nieakuratnie, z winy samych eksporterów, wysyłających towar bez żadnego planu, kolej dostarczała ładunki też bez planu, w wyniku czego towary nadchodziły albo za wcześnie, niekiedy o dobę, dwie lub więcej przed przybyciem statku, albo opóźniały się. W pierwszym przypadku eksporter opłacał duże sumy za postój wagonów, a w drugim przypadku, kiedy towar przychodził z wielkim opóźnieniem i nie trafiał na statek, eksporter ponosił jeszcze większe koszta składania towaru do magazynu lub chłodni. Jednocześnie okrętowe towarzystwo również miało znaczne wydatki dodatkowe, przetrzymując statek w porcie w oczekiwaniu na ładunek, zaś linie regularne przestawały być regularnymi, gdy ich statki odchodziły i przychodziły z opóźnieniem, dochodzącym do kilku dni. Kolej, pobierając stosunkowo nieznaczne opłaty za postój wagonów, więcej traciła na tym, że przewlekał się ich obrót. Słuszne były narzekania na taki stan rzeczy ze strony, tak okrętowych towarzystw, jak i eksporterów oraz innych interesantów portu. Sprawa usprawnienia pracy portu była omawiana na niezliczonych konferencjach w Radzie Portu, szukano winowajców i zawsze za głównego winowajcę uważano kolej. Faktycznymi zaś winowajcami byli wszyscy razem, a to z przyczyny braku uzgodnionej organizacji pracy kolei z innymi czynnikami portowymi.

Tego rodzaju stan rzeczy w porcie Gdyńskim zmusił w końcu rzeczowo i poważnie zająć się usprawnieniem prac w porcie i uregulowaniem współpracy z koleją.

Szczególnie zajęło się tą sprawą Polsko-Brytyjskie Towarzystwo Okrętowe, które najwięcej było zainteresowane w terminowym odejściu statków regularnej linii Gdyna — Londyn — Hull w związku z wywozem z Gdyni tak wartościowych towarów jak: bekony, jaja, masło i inne. W tym celu wspomniane towarzystwo okrętowe, wspólnie z Okrętowym Towarzystwem Żegluga Polska, stworzyły w r. 1935 przy swoich zarządach osobny dział, którego zadaniem było usprawnienie pracy w porcie Gdyńskim.

Systematyczne badania niedomagań w pracach portu i wprowadzenie w życie odpowiednich zarządzeń i regulaminów, uzgodnionych z koleją, bardzo dodatnio wpłynęły na poprawę pracy i już w r. 1939 sprawność pracy w porcie była doprowadzona do takiego stopnia doskonałości, że Gdynia mogła być śmiało zaliczona do najsprawniejszych, wzorowych portów na Bałtyku.

Bohdan Cywiński

Zagadnienia gospodarki kolejowej (ciąg dalszy)

2. STOSUNEK KOLEI DO PAŃSTWA I WŁADZ PAŃSTWOWYCH.

Stosunek kolei do państwa nie ulegał większym zmianom w ubiegłym, pierwszym wieku ich istnienia, tak samo jak pozostawał bez zmiany ich charakter gospodarczy.

Były one w swej istocie handlowo-przemysłowym przedsiębiorstwem przewozowym, które bądź to stanowiło własność państwa i przez państwo było eksploatowane, bądź też — na mocy koncesyj wydawanych przez państwo — było własnością jednostek prywatnych, przeważnie osób prawnych—spółek akcyjnych— i było przez właścicieli eksploatowane.

Pomiędzy obu tymi zasadniczymi typami istniały pośrednie: widzieliśmy koleje państwowe, oddane w zarząd i eksploatację jednostkom prywatnym, albo też koleje prywatne, eksploatowane przez państwo.

Stwierdzić należy, że tendencja rozwojowa kierowała się ku upaństwowieniu kolei, lub też przynajmniej ku poddaniu ich coraz ściślejszej kontroli państwa, coraz silniejszemu wpływowi władz państwowych w sprawach finansowych, gospodarczych, technicznych i innych.

Wśród wielkich, przodujących państw tylko Anglia i Stany Zjednoczone Am. Pół. pozostały wierne systemowi kolei prywatnych, podczas gdy Niemcy i Rosja — nawet carska — szybko upaństwowiały swe koleje. Przed obecną wojną uczyniła poważny krok w tym kierunku Francja.

W Polsce ogromna większość kolei należała do państwa, a prawie wszystkie — z wyjątkiem magistrali Górny Śląsk — Gdynia i niektórych kolei dojazdowych — były eksploatowane w zarządzie państwowym.

Dyskusja o właściwościach, o zaletach tego lub innego rodzaju kolei, dawno już przebrzmiała, przestała nawet zajmować szeroki ogół społeczeństwa.

Natomiast—i jest to zdaniem wszystkich znawców zagadnienia—należy rozluźnić związek pomiędzy kierownictwem gospodarki kolejowej, a władzami państwowymi, tworzyć rzeczywiste, a nie formalne przedsiębiorstwa kolei państwowych, należy je prowadzić według zasad handlowych.

Jakie są główne niedomagania naszego kolejnictwa pod tym względem? Wymienię je w największym skrócie.

W pierwszym, quasi monopolowym okresie, koleje mogły gospodarować z większą swobodą, nawet rozrzutnie, mogły nieść na swych barkach liczne świadczenia na rzecz państwa i równoważyć swój budżet przy pomocy dowolnie wysokich taryf, mogły tymi taryfami popierać jedne przewozy kosztem drugich.

Obecnie, podczas konkurencyjnej walki, oszczędna gospodarka jest warunkiem istnienia kolei. Taryfy kolejowe muszą się kształtować w ścisłej zależności od opłat przewozowych innych środków komunikacji. W przeciwnym wypadku następuje ucieczka z kolei znacznej części przewozów.

Jeżeli zachowamy nieodpłatne świadczenia kolei na rzecz państwa lub pewnych grup gospodarczych czy społecznych, wówczas albo musimy odpowiednio podnieść ogólną taryfę, albo powstanie konieczność uciążliwych dopłat skarbu na rzecz kolei, albo wreszcie doprowadzimy koleje do wyniszczenia.

Prostszym, przejrzystszym i z punktu widzenia kontroli, dogodniejszym sposobem byłoby czynić dopłaty bezpośrednio ze skarbu państwa do kas popieranych przez nie grup lub zbiorowości.

Uzdrowienie gospodarki kolejowej wymaga przeto oparcia taryf na rzeczywistym koszcie własnym przewozu i zwolnienia kolei od nieodpłatnych świadczeń przewozowych.

Koleje żelazne, administrowane przez państwo, były pierwotnie traktowane przez nie pod względem finansowym, skarbowym na równi z urzędami innych działów administracji państwowej.

Budżet państwowy obejmował wydatki i dochody kolei tak samo, jak obejmuje koszty utrzymania urzędów i pobierane przez nie opłaty.

W szczególności, obok kosztów materiałów, przewidywano ustanowienie pewnej ilości etatów, obsadzenie ich pracownikami i opłacanie ich przez skarb państwa tak samo, jak się opłaca sędziów, policjantów, nauczycieli itd.

A przecież warunki pracy kolei są wręcz odmienne. Podczas gdy przestępczość, przyrost ludności i inne zjawiska życia państwowego, normujące działalność urzędów, są względnie ustalone i podlegają z roku na rok tylko nieznacznym, łatwym do przewidzenia zmianom, zaś w ciągu roku prawie żadnym, w nasileniu przewozów kolejowych zachodzą z roku na rok, z sezonu na sezon rozległe zmiany, do których powinna się dostosowywać praca aparatu kolejowego. Podczas gdy sprawy sądowe, przekraczające siły trybunału, mogą (niestety tak było) miesiącami, lub nawet latami wyczekiwać postawienia na wokandzie, podczas gdy nadwyżka kandydatów do szkół napotykała po prostu zamknięte drzwi i musiała udawać się do szkół prywatnych — koleje miały obowiązek niezwłocznego wykonania zgłoszonych przewozów.

Z drugiej strony, przewidziane w budżecie dochody kolejowe zależą od ilości dokonanych przewozów i — gdy te zawodzą — może być naruszona równowaga całego budżetu państwowego.

Dużo czasu upłynęło, nim prawda ta została uznana i budżet kolei wyodrębniony z budżetu państwa, usamodzielniony, nim pomiędzy dochodami i rozchodami kolei ustanowiono niezbędny związek. W dodatku, ani wyodrębnienia, ani usamodzielnienia, ani tymbardziej skoordynowania nie przeprowadzono konsekwentnie do końca i przestarzałe poglądy i metody mają dotychczas szerokie zastosowanie.

Nadal utrzymuje się nadmierna ingerencja odpowiedzialnego za budżet państwa Ministerstwa Skarbu, które przekraczając swe właściwe zadania, wchodzi niepotrzebnie w szczegóły budżetu kolejowego, utrudniając pracę zarządowi kolei.

Tak np. w r. 1939, w okresie poważnego wzrostu przewozów, nasze Ministerstwo Skarbu zakazało po-

większania personelu w urzędach państwowych, rozciągając ten zakaz również na koleje.

Budżet kolei należy naprawdę odseparować od budżetu państwa, jego zatwierdzenie i dokonywanie w nim zmian uprościć i ułatwić, ustanowić współzależność pomiędzy przewozami i dochodami z jednej, zaś rozchodami z drugiej strony, ingerencję skarbu państwa znacznie ograniczyć.

Pojęcie swych obowiązków i nastawienie służbowe personelu kolei państwowych są wysoce niekorzystne w porównaniu z kolejnictwem prywatnym.

Zadaniem prywatnego pracownika jest przysporzenie jak największych korzyści przedsiębiorstwu, w którym pracuje.

Zadanie urzędnika państwowego jest w teorii takie same. W praktyce natomiast widzimy przeważnie kurczowe trzymanie się litery przepisu, chociażby jego brzmienie kolidowało ze szczególnymi okolicznościami danego momentu żywej i zmiennej pracy kolejowej.

Podobne zjawisko, chociaż wysoce szkodliwe dla sprawy, ma zupełnie realne uzasadnienie życiowe. W służbie państwowej rozstrzygające znaczenie ma ścisłe brzmienie przepisu, i stanowisko pracownika, który przepisu dokładnie się trzyma, jest murowane; natomiast odstępując od jego litery, urzędnik naraża się na poważne ryzyko, zwłaszcza jeżeli czasem popełni omyłkę.

Zupełnie inaczej reaguje na zachowanie się podległego personelu kierownictwo przedsiębiorstwa prywatnego. Ocenia ono pracownika, nie tyle według jego służbistości, co według realnych wyników pracy. Nie sądzi o nim w zależności od pojedyńczych jego kroków, nawet jeżeli niektóre z nich są dla przedsiębiorstwa niekorzystne, tylko na podstawie całokształtu jego działalności. Zakuty służbista będzie w prywatnym interesie zaledwie tolerowany — w urzędzie doczeka się awansu i wysokiego stanowiska.

Lata tresury we wręcz przeciwnych kierunkach urabiają odmienne typy pracowników. A nie może być żadnych wątpliwości co do tego, który typ bardziej się nadaje do żywej pracy kolejowej.

Przepisy nie mogą przewidzieć i ogarnąć wszystkich możliwych okoliczności, najróżniejszych wypadków, jakie w gospodarce zdarzyć się mogą. Przepisy stanowią ramy, w obrębie których inicjatywa, rozsądek i pomysłowość pracownika powinny się rozwijać swobodnie. Ramy te są szersze lub węższe, w zależności od stanowiska pracownika i stopnia zaufania, którym go można obdarzyć, ale nawet niższy personel nie powinien być zupełnie pozbawiony zaufania i skrępowany drobiazgowym i sztywnym przepisem. Zaufanie jest podstawową zasadą handlową, a przecież tak zwane przedsiębiorstwo P.K.P. miało być prowadzone na „zasadach handlowych". Zobaczymy dalej, jak ten sakramentalny zwrot statutów wszystkich naszych przedsiębiorstw państwowych wyglądał w życiu, w praktyce P.K.P. i jak na tym wychodziły interesy państwa.

Nawiasem mówiąc, jeżeli uznać, że ustawa o utworzeniu przedsiębiorstwa P.K.P. miała jakieś realne znaczenie, a „zasady handlowe" zostały przywołane na serio, wówczas szereg ministrów komunikacji wraz z ich bliższym otoczeniem należałoby pociągnąć do odpowiedzialności za systematyczne zaniedbywanie tych ważnych zasad.

Jeżeli chcemy, posiadając koleje w zarządzie państwowym, ciągnąć z nich dla społeczeństwa większe korzyści, jeżeli mają one pracować normalnie, bez wielkich trudności i strat, jeżeli mają chociaż częściowo upodobnić się do przedsiębiorstw handlowych, przejąć ich zalety — wówczas musimy zapewnić należny szacunek dla zasad handlowych, wówczas musimy obdarzyć pracownika zaufaniem, zdjąć zeń pęty zbyt drobiazgowych przepisów i po prostu wychować nowy, lepszy typ pracownika.

Przedsiębiorstwo P.K.P. miało być prowadzone „ze szczególnym uwzględnieniem interesów państwa".

Znaczy to, że w wypadku sprzeczności interesów państwa, musi interes przedsiębiorstwa ustąpić — teza najzupełniej słuszna.

Należy jednak pamiętać, że integralny interes państwa jest wypadkową interesów wszystkich działów administracji i gospodarki, w tej liczbie i działu komunikacji, w którym kolejnictwo zajmuje poczesne miejsce.

W razie więc gdy interes P.K.P. koliduje z innym elementarnym interesem państwowym, nie należy przesądzać z góry, że P.K.P. ma ustąpić. Trzeba rozważyć, czy w danym przypadku interes P.K.P. nie ma istotniejszego dla państwa znaczenia, niż ten drugi, sprzeczny z nim.

Porównanie interesów i ich znaczenia nie jest łatwe. Często mówi się o interesach nadrzędnych, otoczonych z góry pewnym tabu — nietykalnością. Często zalicza się do nich np. interesy obrony narodowej.

Niewątpliwie, nadrzędność może być czasem oczywista. Gdybyśmy w przedsiębiorstwie zatrudnili człowieka o wielkiej wartości zawodowej, ale nie dającego rękojmi dbałości o bezpieczeństwo państwa, gdybyśmy po prostu dali nasze tajemnice obrony narodowej w ręce agenta obcego wywiadu, wówczas narazilibyśmy nadrzędny interes państwa, a korzyści materialne, płynące z zawodowej pracy wielkiego fachowca, nie wyrównałyby poniesionego uszczerbku.

Natomiast są inne przypadki, gdy wartość interesów obrony narodowej daje się obliczyć w złotówkach. Wówczas sprzeczne ze sobą interesy mogą być spokojnie postawione w tym samym rzędzie, kolejność zaś miejsc zajmowanych przez nie w jednym szeregu powinna być drogą dalszej analizy określona.

Często mówi się z powątpiewaniem o probierzu materialnym, o wartości interesu wyrażonej w pieniądzu i z pozorną wzgardą dla mamony przeciwstawia się jej wartości duchowe, np. kultury narodowej.

A przecież ten wzgardzony pieniądz jest tylko miernikiem wartości, której istota tkwi niemal wyłącznie we włożonej w dany przedmiot pracy ludzkiej.

Wyobraźmy sobie, że interes przedsiębiorstwa jest wart nie dwustu złotych, lecz dwustu godzin pracy robotnika, że zaś sprzeczny z nim, a rzekomo nadrzędny interes obrony narodowej — tylko stu godzin, że czas nie nagli. Wówczas, oddając pierwszeństwo interesowi kolei, uratujemy dla społeczeństwa sto godzin pracy, którą możemy zużyć dla dalszej korzyści chociażby tej samej obrony. Rzecz prosta, pomoc — potrzebna obronie narodowej natychmiast — musi być niezwłocznie dana bez względu na koszt, tak samo

jak — w braku taniego kamienia — rzuca się na rozmytą tamę worki z kosztownym cementem — byleby nie dać wyrwie rozszerzyć się.

W zasadzie jednak wartości sprzecznych interesów mogą być porównywane, a miernikiem wartości może być najczęściej pieniądz, symbol twórczej pracy ludzkiej.

Tego samego wymaga zasada handlowa, polegająca na wymianie dóbr o wartości nawzajem równej.

Zasadzie tej przeczyła na każdym kroku praktyka P.K.P., które dokonywały świadczeń na dobro innych interesów państwowych nie tylko bez opłaty, ale zgoła bez obliczenia ich wartości.

Czy nasz zarząd kolejowy obliczył kiedy, jakie straty poniósł przez skarbowe tranzakcie walutowe, którymi były: koncesja Francusko - Polskiego Towarzystwa Kolejowego, umowa z Westinghouse'm na zaopatrzenie w hamulce wagonów towarowych, umowa na elektryfikację Węzła Warszawskiego, które to straty były w zupełnie nieokreślonej mierze pokryte korzyściami osiągniętymi przez skarb państwa?

Czy wie ktokolwiek, ile kosztowały nasze koleje ulgowe taryfy podmiejskie, turystyczne, wojskowe, urzędnicze, ulgowy przewóz poczty, obniżone towarowe taryfy eksportowe i inne?

Czy obliczono straty, wynikające z zakupu przez koleje węgla po wygórowanej cenie, z licznych zakupów interwencyjnych, z przepłat za drewno dostarczane przez Zarząd Lasów Państwowych, ze sztucznego podziału zamówień pomiędzy zbyt liczne wytwórnie?

Kto wie, ile kosztowało utrzymywanie pod pozorem zwalczania bezrobocia całymi latami nadmiernej ilości pracowników?

Zapytań takich można by postawić bardzo wiele.

Na usprawiedliwienie (?) zarządu kolejowego trzeba powiedzieć, że gdyby nawet chciał, nie potrafiłby obliczyć powyższych kosztów i strat, ponieważ nie prowadził prawidłowej rachunkowości handlowej.

A jednak, kto wie, czy zainteresowane resorty, gdyby je obciążono kosztami dokonanych przez koleje świadczeń nie znalazłyby innych, tańszych sposobów obrony waluty, bilansu handlowego, popierania turystyki, zwalczania głodu mieszkaniowego, rozbudowy sieci szkolnej it.d. Czy dokładny rozrachunek nie byłby punktem wyjścia oszczędnej gospodarki i nie byłby dla integralnych interesów państwa korzystny.

To też wytyczną prawidłowej gospodarki kolejowej musi być teza, że wzajemne świadczenia pomiędzy kolejami a innymi działami administracji i gospodarki państwowej powinny być odpłatne, a przynajmniej muszą być ujmowane w rozrachunku międzynarodowym. Podstawą rozrachunku — ze strony zarządu kolejowego — musi być koszt własny świadczeń kolei, określony z praktycznie możliwą, niezbyt kosztowną dokładnością.

Rozrachunek z tytułu wzajemnych świadczeń będzie realny i prawidłowy tylko wówczas, kiedy zarząd kolejowy będzie uniezależniony od innych resortów państwowych.

W przeciwnym razie pokusy pokrycia tego lub innego posunięcia, tej lub innej potrzeby państwowej kosztem wielkiego przedsiębiorstwa, obracającego ogromnymi funduszami, są zbyt silne, zaś opór jednego przeciw wielu zbyt słaby. W tej lub innej postaci świadczenia będą narzucane, będą obciążały kolejnictwo, chociażby takie postępowanie było połączone ze szkodą, z dewastowaniem ważnego działu gospodarki państwowej, istotnego czynnika obrony narodowej.

Resort komunikacji nie posiadał w Radzie Ministrów tak ugruntowanego położenia, aby mógł przeciwstawić się zakusom tego lub innego ministra, nie dochodził do głosu wobec tego lub innego marszałka, który sprawy gospodarcze pozostawiał poza kręgiem swych zainteresowań; resort nie potrafił zorganizować swej obrony i oprzeć jej na twardym gruncie cyfr, resort był zwykle niefachowo reprezentowany.

Obywatel polski, poza nielicznymi wyjątkami, myślał w zakresie gospodarczym kategoriami niezmiernie prymitywnymi. Szkoła nie dawała mu pod tym względem żadnego przygotowania, wielki przemysł był w rękach obcych, handel w znacznej części także. Obywatel polski bardzo źle orientował się w zagadnieniach gospodarczych, a zresztą nie mógł przyjść do głosu, będąc pozbawiony odpowiedniej reprezentacji parlamentarnej. Najpierw wodzili go za nos różnej barwy demagodzy, w końcu pozbawiono go prawa niezależnego wyboru deputowanych.

Obywatel polski, korzystający tak szeroko z usług kolejnictwa i ponoszący bezpośrednio ciężar wykoszlawionej gospodarki, był od początku do końca „nieobecny", tak samo jak był nieobecny w rządzeniu państwem.

Prawidłowe gospodarowanie kolejami, jako przedsiębiorstwem państwowym, i obrona ich interesów wymagają niezależnego wobec innych resortów stanowiska ich zarządcy, czerpiącego swą siłę w autorytecie fachowym, oraz znajdującego rzeczową kontrolę i oparcie prawidłowo zorganizowanej reprezentacji narodowej.

Przechodząc do stosunku pomiędzy zarządem kolejowym, a różnymi resortami władzy państwowej, należy rozpocząć od Ministerstwa Skarbu.

Ministerstwo Skarbu gromadzi środki pieniężne na pokrycie wszystkich potrzeb państwowych, wyszukując źródeł tych środków. Następnie opracowuje podział ich pomiędzy różne potrzeby wewnętrzne i zewnętrzne, bieżące i inwestycyjne, wreszcie, po zatwierdzeniu podziału przez izby ustawodawcze, kontroluje wykonanie zatwierdzonego planu.

Odpowiedzialne za bilans płatniczy i za budżet państwa, Ministerstwo Skarbu musi dbać o stworzenie dla nich zdrowych podstaw, musi popierać wywóz, zwalczać zbędny przywóz, zawierać korzystne międzynarodowe tranzakcje finansowo-gospodarcze, ożywiać inne czynne składniki bilansu, w zakresie zaś budżetu dążyć do rozwoju twórczych sił narodu, albowiem z produkcji społecznej czerpie swe środki budżet państwa; musi zapobiegać marnotrawstwu, dbać o poszanowanie hierarchii potrzeb, ograniczać wydatki niepotrzebne, popierać pożyteczne, produkcyjne nakłady, wychowywać przez swą politykę podatkową kult pracy i zmysł rozumnej oszczędności w narodzie.

Do zakresu Ministerstwa należy też ustanowienie przepisów, umożliwiających kontrolę finansową gospodarki urzędów i przedsiębiorstw państwowych, oraz w pewnej mierze wykonywanie tej kontroli.

Zupełnie więc uzasadnione jest prawo Ministerstwa Skarbu do kontroli budżetu kolejowego, zarówno w części dochodowej, jak rozchodowej, do kon-

troli zagranicznych zakupów i wypłat kolejowych. Powinno ono dbać o celową rozbudowę sieci kolejowej i o prawidłowy rozwój gospodarki kolei istniejących, w szczególności o prawidłową wysokość taryf, może wypowiadać ważkie zdanie przy ustanowieniu zasadniczych przepisów rachunkowości kolejowej itd.

Obraz działalności Ministerstwa Skarbu w stosunku do P.K.P. przedstawiał się zupełnie inaczej i bardzo ciemno.

Przy udziale Skarbu, często pod jego wpływem — ustanawiano taryfy dla gospodarki kolejowej wysoce niekorzystne, czasem rujnujące, nie pozostające w żadnym stosunku do prawidłowo obliczonych kosztów własnych przewozu, przyznawano ulgi przewozowe niedostatecznie uzasadnione, przekraczające możliwości gospodarcze kolei.

Z wiedzą Ministerstwa Skarbu sama podstawa obliczeń taryfowych i kalkulacji handlowej, a więc koszt własny przewozów różnego typu był obliczany na P.K.P. wadliwie, z pominięciem nie tylko amortyzacji, lecz i kosztów niezbędnej, normalnej konserwacji urządzeń i taboru. Wystarczało ograniczyć dowolnie ilość wymienionych szyn lub dokonanych napraw głównych taboru, by koszt własny przewozu zmniejszył się i usprawiedliwił obniżenie taryfy, jakby utrzymanie taboru lub urządzeń nie było koniecznością związaną z ich używaniem i mogło być zaniechane lub odłożone ad infinitum. Skarb państwa wiedział o tym i tolerował podobną praktykę.

Nie obronił on kolei od ciężkich świadczeń na rzecz innych działów gospodarki narodowej, dopuścił do ich wyczerpania i wyniszczenia przez nadmierne ograniczenie budżetów inwestycyjnego i eksploatacyjnego przeciwstawiał się inwestycjom wysoce rentownym, szybko amortyzującym się, tolerując jednocześnie nierentowne i nieusprawiedliwione, jak budowa gmachu dyrekcji kolejowej w Chełmie, zakup aparatów dymochłonnych Pyram it.p.

Wprawdzie budżet kolei został z budżetu państwowego wyodrębniony i wchodził weń tylko swym saldem końcowym, jednak forma budżetu była sztywna, nieodpowiednia dla przedsiębiorstwa o zmiennych obrotach. Rozchody, zależne od wielkości przewozów, nie były preliminowane na ich mierniki, lecz w wysokościach stałych, a przez to samo nierealnych. Koleje nie miały prawa powiększyć swych rozchodów, jeżeli wzrastały przewozy, powstawała konieczność powiększenia przebiegu pociągów i powiększały się koszty. W razie zmniejszenia się przewozów koleje miały zbyt rozwiązane ręce, albowiem wysokość zezwolonych rozchodów nie zmniejszała się wówczas automatycznie.

Dochody kolei były pod naciskiem Skarbu preliminowane zbyt wysoko w celu upiększenia budżetu, wykazania korzystniejszego salda i łatwiejszego zbilansowania budżetu państwowego.

Skarb państwa zamykał budżet inwestycyjny z końcem każdego roku, skłaniając tym samym koleje do dokonywania robót budowlanych w późnej porze jesiennej, w przyśpieszonym tempie, co podwyższało koszty robót i pogarszało jakość wykonania. Nie przeszkadzało to, by większe inwestycje trwały po kilka lat, czasem po kilkanaście, ponieważ kredyty były rozdrobnione pomiędzy liczne obiekty. Skutkiem tego, rozpoczęte a nieskończone dzieła nie przynosiły żadnej korzyści, a użyty na nie kapitał przez długi czas nie procentował.

Skarb żądał miesięcznego, później kwartalnego przydzielania kredytów, co przeszkadzało prawidłowemu, swobodnemu planowaniu robót na cały rok i również powiększało ich koszta.

Skarb wkraczał w szczegóły budżetu eksploatacyjnego i przeszkadzał w wykonaniu posunięć śmielszych, nowatorskich, mogących uzdrowić gospodarkę kolejową, trzymał się uporczywie przestarzałych metod, może odpowiednich w urzędzie, ale nigdy w handlowym przedsiębiorstwie.

Majątek kolei był obliczony tendencyjnie, wadliwie i nikt nie wiedział, ile on był wart istotnie, albowiem przepisy finansowe kolei nie przewidywały amortyzacji.

Skarb tolerował chroniczny brak środków obrotowych na kolejach, które opłacały należności dostawców i przedsiębiorców nieregularnie, z wielomiesięcznym opóźnieniem. Pociągnęło to za sobą niewątpliwie wzrost cen na dostawy i roboty.

Wchodząc w wewnętrzne sprawy gospodarki kolejowej, Skarb wstrzymywał według swego uznania awanse pracowników, obcinał kredyty na premie za wydajność i oszczędność, zakazywał przyjmowania nowych pracowników — pomimo że warunki pracy przedsiębiorstwa przemawiały właśnie w tym czas e za dopingowaniem personelu do intensywnej, wydajnej pracy lub oszczędności, albo wzrost przewozów zmuszał koleje powiększać personel.

Wspomniałem już poprzednio o tranzakcjach walutowych Skarbu, połączonych z poważnym uszczerbkiem dla interesów kolejnictwa. Jaskrawym ich przykładem jest budowa kolei Górny Śląsk — Gdynia przez Francusko-Polskie T-wo Kol. Za pewną, nawet niewielką sumę franków francuskich, Ministerstwo Skarbu oddało w prywatne, obce ręce dobudowę i eksploatację linii kolejowej, przewożącej na dosyć dalekiej przestrzeni wielkie transporty węgla eksportowego, których przygotowanie w Zagłębiu i zlikwidowanie w porcie pozostało obowiązkiem P.K.P.

Tranzytowy przewóz jednostajnych, zwartych składów, prawie nienaruszony przez ruch pasażerski, okazał się tak korzystny, że współczynnik eksploatacji nowej kolei spadł poniżej 0,50. Ogromna ilość tonokm. przeszła na nią z linii P.K.P., które od razu odczuły boleśnie działanie istnej pijawki, przystawionej im łącznym staraniem Ministerstw Komunikacji i Skarbu.

Na szczęście koncesjonarjusze nie przewidzieli sami swych wygórowanych zysków i przyjęli w umowie koncesyjnej zastrzeżenie, że udział Skarbu w miarę wzrostu czystego zysku rośnie szybko, zdaje się, od 1/3 do 9/10. W dodatku Skarb zabiera z zysku sporą część w postaci podatku od dochodu.

W ten sposób przypadkowo Skarb nie poniósł daleko większego uszczerbku, tylko P.K.P. straciły znacznie na rentowności — no i towarzystwo kolei wyszło na tej koncesji dużo lepiej, niż samo się spodziewało. Gdyby nie potrzeba obcej waluty, linia kolejowa zostałaby dobudowana kosztem P.K.P., która by ciągnęła z niej zyski, przypadające obcym.

Podobnych przykładów można przytoczyć więcej, zaś przyczyną chronicznego niedomagania było pozbawione szerszego poglądu gospodarczego kierow-

nictwo dotyczących działów Ministerstwa Skarbu, które nie umiało dojrzeć głębokich, istotnych i poważnych wad naszego kolejnictwa, nie zrobiło nic do ich usunięcia, ale w zamian wkraczało w wewnętrzne sprawy resortu kolejowego, przeszkadzając mu w jego poczynaniach gospodarczych.

W dodatku Ministerstwo Skarbu potrafiło obsadzić najpoważniejsze placówki w finansowym zarządzie kolei swoimi ludźmi, którzy, zamiast bronić wobec Skarbu słusznych postulatów kolejnictwa, byli skarbowymi strażnikami ścisłego wykonywania nieżyciowych, niewykonalnych, szkodliwych przepisów skarbowych.

Uregulowanie stosunków pomiędzy Skarbem, a przedsiębiorstwem kolejowym może być ujęte w następującą formułkę:

Ministerstwo Skarbu, jako powołany strażnik Skarbu Państwa, ma niezaprzeczone prawo wglądu do gospodarki kolejowej i zabierania głosu we wszystkich ważnych posunięciach finansowych zarządu kolejowego.

Z prawa tego Ministerstwo Skarbu powinno korzystać rozumnie i oględnie, biorąc pod uwagę istotną różnicę pomiędzy potrzebami handlowo-przemysłowego przedsiębiorstwa, jakim są koleje, a potrzebami urzędów administracyjnych.

W szczególności nie należy krępować poczynań zarządu kolejowego, jeżeli one wpływają dodatnio na wysokość przelewu z kasy kolei do Skarbu państwa.

Skarb państwa nie powinien dopuszczać do wyniszczenia aparatu kolejowego przez rujnujące stawki taryfowe i bezpłatne lub ulgowe świadczenia kolei na rzecz innych resortów.

Do wykonania powyższych zadań należy powoływać do właściwych komórek Ministerstwa Skarbu ludzi o głębokiej znajomości potrzeb i możliwości kolejnictwa, zamiast obsadzać skarbowcami stanowiska finansowo-kolejowe.

Stosunek kolei do przemysłu i handlu jest dwojaki.

Produkcja i wymiana dóbr gospodarczych korzystają szeroko z transportu kolejowego, który zaspokojenie ich potrzeb ma za jedno ze swych naczelnych zadań. Przewóz towarów absorbuje więcej pracy kolei i przysparza im więcej dochodów, niż przewóz osób, których znaczna część podróżuje również w sprawach związanych z przemysłem lub handlem.

Z drugiej strony, koleje są jednym z największych odbiorców — wielkim klientem przemysłu i handlu.

M i n i s t e r s t w o P r z e m y s ł u i H a n d l u, powołane do opieki nad rozwojem i interesami obu tych działów gospodarki narodowej, miało z tego tytułu liczne punkty styczności z kolejnictwem. Obok tego, jako gospodarz portów, jest współzainteresowane w organizacji przewozów.

Przemysł i handel dążą w zasadzie do otrzymania usług kolei po jak najniższej cenie i w nie. I [illegible]szym zakresie, a jednocześnie do sp[illegible]awania kolejom swoich wyrobów i towarów [illegible]cenie możliwie wysokiej. Wreszcie starają się [illegible] o uzyskanie przywilejów dla produkcji krajow[illegible] a więc o obronę taryfową przed konkurencją wyro[illegible]w zagranicznych.

Ministerstwo Przemysłu i Handlu spełniało swą rolę opiekuna czasem dosyć jednostronnie — zapoznawało słuszne interesy kolei, które, z drugiej strony, nie doznawały dosyć troskliwej opieki Ministerstwa Komunikacji.

Na tle tych anormalnych stosunków byliśmy świadkami zniżek taryfowych i jednoczesnego wzrostu cen na podstawowy artykuł transportu konsumcji kolejowej—węgiel kamienny. W okresie bezrobocia koleje były zmuszone do zakupów interwencyjnych, przedwczesnych i dla kolejnictwa uciążliwych, w okresie zaś ożywienia zamówienia kolejowe były traktowane po macoszemu, opieszale.

Otoczone opieką Ministerstwa Przemysłu kopalnie zachowywały się odpornie do żądań kolei dotyczących gatunku dostarczonego węgla pod pozorem, że korzystniejsze gatunki były przeznaczone na eksport.

Uporządkowanie przewozu węgla do Gdyni wymagało porozumienia między kolejami i nadawcami.

Ci ostatni, dzięki poparciu Ministerstwa Przemysłu i Handlu i biernemu stanowisku Ministerstwa Komunikacji, nie ułatwiali porozumienia i dla własnych nieistotnych korzyści narażali koleje na kosztowne dodatkowe czynności.

Tak np. przy opuszczeniu Zagłębia wszystkie przesyłki musiały być sortowane na stacjach rozrządowych podług kierunku przewozu i punktów przeznaczenia. Po przybyciu zaś do Gdyni eksporterzy przetrzymywali nadeszłe przesyłki na kołach, żądając ponownego rozrządzania według statków, na które węgiel miał być przeładowany, co było dla kolei uciążliwe i w gruncie rzeczy pozbawione podstaw prawnych.

Porozumienie co do organizacji przewozów byłoby dla obu stron korzystne, zaś rola w tym kierunku Ministerstwa Przemysłu i Handlu wdzięczna i pożyteczna, bowiem interesy i nadawców, i kolei mogą być tylko pozornie rozbieżne. Prawidłowa i zdrowa gospodarka kolejowa jest tak samo niezbędna wytwórczości krajowej, jak ta ostatnia stanowi główny punkt oparcia i źródło dochodów kolei.

To co powiedziałem o Ministerstwie Przemysłu i Handlu, daje się zastosować do M i n i s t e r s t w a R o l n i c t w a, szczególnie w zakresie działalności Naczelnej Dyrekcji Lasów Państwowych, która cieszyła się położeniem quasi monopolisty i sprzedawała kolejom podkłady i inne drewno po cenach wygórowanych, wywalczając jednocześnie znaczne zniżki taryfowe dla swojej produkcji.

Pozostawiając na stronie pytanie, czy polskie ustawodawstwo społeczne odpowiadało gospodarczemu i kulturalnemu poziomowi kraju, uważam, że ustrój ubezpieczeń społecznych w Polsce był z gruntu wadliwy, biurokratyczny, rozrzutny, a w szczególności nie odpowiadał potrzebom tak poważnego klienta, jak P.K.P.

Nie mogło być zresztą inaczej, jeżeli instytucja ogarniała i analogicznie traktowała gospodarstwo domowe, zatrudniające jedną pomocnicę, warsztacik, w którym pracowało kilku robotników i—obok innych wielkich zakładów — przedsiębiorstwo kolei państwowych.—przedsiębiorstwo ubezpieczające we własnym zakresie sto kilkadziesiąt tysięcy pracowników, a jednocześnie korzystające ze współpracy zmiennnej ilości pracowników, podlegających ubezpieczeniu społecznemu, która to ilość wahała się w zależności od sezonu, dochodząc czasem do kilkudziesięciu tysięcy osób.

Poza zmiennością liczby, trzeba przyjąć pod uwagę, że część tych pracowników bywała powoływana do pracy na parę dni, a czasem na kilka godzin—do ro-

bót rozrzuconych na znacznej odległości. Wszystkie te cechy kolejowego organizmu pozostawały w rażącej rozbieżności z typowym charakterem obsługiwanych przez zakłady ubezpieczeń społecznych placówek o stosunkowo stałym zatrudnieniu iześrodkowanych terytorialnie.

Koszty administracyjne ubezpieczalni szły w bardzo wysokie procenty od istotnych świadczeń — chorobowych, bezrobocia, emerytalnych i wypadkowych.

Jednocześnie P. K. P. miały równoległy aparat ubezpieczeniowy, zapewniający podobne świadczenia pracownikom, pozostającym w stosunku publiczno-prawnym. Mogły one obsłużyć resztę personelu bez licznych i uciążliwych formalności biurokratycznych, z mniejszym nakładem kosztów administracyjnych. Musiały ubezpieczać w ubezpieczalniach ludzi, przychodzących do pracy na czas bardzo krótki, składać liczne zameldowania i wymeldowania, wykazy stanu zatrudnienia i deklaracje, nie korzystając z większego zaufania, niż drobny kramik lub warsztacik.

Przedsiębiorstwo o wybitnie sezonowym charakterze pracy musiało stosować w ciągu całego roku jednostajny czas pracy, zamiast dłuższy dzień w sezonie roboczym równoważyć krótszym — w sezonie martwym.

Przedsiębiorstwo państwowe o pulsującej pracy, w której zachodzą ustawiczne przerwy, kiedy pracownik nie pełni czynności i pozostaje na posterunku w stanie pogotowia, nie miało prawa samodzielnego regulowania czasu pracy, chociaż sam fakt wysokiej odpowiedzialności za bezpieczeństwo ruchu zapewniał oględność przy ustalaniu czasu pracy w ogóle, czasu pracy nieprzerwanej, nocnej lub przy normowaniu odpoczynku i chociaż fakt ten uczynił wszędzie koleje pionierem w tej dziedzinie.

Przedsiębiorstwo, w którym dzięki warunkom technicznym, najbardziej prymitywne czynności są czynnościami fachowymi, wymagającymi pewnych kwalifikacji, było poddane ingerencji urzędów pośrednictwa pracy, które do robót na torze przysyłały bezrobotnych krawców lub fryzjerów, zmieniając dowolnie skład osobowy drużyn pracujących na torze, gdzie niezbędne są znajomość i pewne obycie z ruchem pociągów, pewna umiejętność, warunki fizyczne, a nawet pewien ekwipunek do pracy.

Pod naciskiem Ministerstwa Opieki Społecznej koleje utrzymywały całymi latami ilość pracowników, przekraczającą zapotrzebowanie, skracały tydzień pracy, stwarzały w swych zakładach częściowe bezrobocie, obniżały tempo pracy, demoralizując tym samym swój personel.

Powyższe i inne jeszcze zastrzeżenia, dotyczące roli Ministerstwa Opieki Społecznej, pozwalają sformułować następujące wnioski ogólne.

Należy dać kolejom większą samodzielność w ubezpieczeniu pracowników o prywatno-prawnym charakterze służbowym i bądź to pozwolić wykorzystać istniejący aparat, obsługujący gros pracowników o charakterze publiczno-prawnym, bądź też wprowadzić daleko idące uproszczenia w formalnościach ubezpieczeniowych, aż do zryczałtowania należności i włączania należności ubezpieczeniowych do stawki płacy w przypadkach przejściowego zatrudnienia na okres kilkudniowy.

Należy zmodyfikować w stosunku do kolei niektóre postanowienia ustaw społecznych, kolidujące z charakterem pracy kolei, przez co nie należy rozumieć, by interesy pracowników miały być poszkodowane.

Organy Ministerstwa Spraw Wewnętrznych — wojewodowie i starostowie — byli w naszym ustroju administracyjnym przedstawicielami Rządu na swym terenie i — jako tacy — zespalali działalność urzędów wszystkich resortów w jednolitym kierunku, nadawanym przez władze centralne.

Obok tego wojewoda lub starosta, opiekując się ludnością podwładnego obszaru, dążyli do najlepszego zaspokojenia jej potrzeb, również i pod względem przewozowym. Do nich również należała troska o stan zdrowotny ludności, o zabezpieczenie kraju od zawleczenia i szerzenia się chorób zwierząt, od zarazy pożytecznych roślin i t. p.

Wreszcie, odpowiadali oni za bezpieczeństwo jednostek i zbiorowości, a w tym celu byli uprawnieni również do kontrolowania, by do środowiska pracowników państwowych nie dostawały się i nie pozostawały w nim jednostki, zagrażające wewnętrznemu lub zewnętrznemu bezpieczeństwu państwa.

Te bardzo obszerne zadania i uprawnienia władz administracji ogólnej zostały przez nie w praktyce znacznie rozszerzone oraz rozpowszechnione w całej rozciągłości na przedsiębiorstwo kolejowe.

Dyrekcje kolejowe, nie bronione przez swoje władze centralne, przekształciły się stopniowo jakby w podległe województwom urzędy i otrzymywały ciągłe zlecenia samych wojewodów, wydziałów województwa, starostów, referentów województwa lub starostwa i. t. d. Zlecenia te były oparte nie tyle na pisanych ustawach lub przepisach, co na faktycznej przewadze władz administracyjnych, zwłaszcza w dziedzinie polityki sanacyjnej, którą zaczęła coraz bardziej przesiąkać gospodarka kolejowa.

Pracownik kolejowy, nawet wyższy, czuł się oddanym na łaskę i niełaskę władzom bezpieczeństwa, które go mogły w każdej chwili utrącić w postępowaniu tajnym, niemal wykluczającym jakąkolwiek obronę. Był to stan zupełnej zależności personelu od dobrej lub złej woli przedstawicieli administracji.

Z drugiej strony zależność kolei od województwa nie zawsze godziła się z handlowym charakterem przedsiębiorstwa, z jego interesem i z interesem państwa.

Przeciętna dyrekcja obsługiwała obszar 2 — 3 województw i swoje zamierzenia przewozowe musiała kierować ku zaspokojeniu potrzeb całego kraju, nie zaś jego oddzielnych województw lub starostw.

Dyrek[illegible] kolejowa powinna spełniać swoje zadanie bezpośrednie [illegible]ług wskazówek swoich władz naczelnych, których nastawienie we właściwym kierunku należy do centralnych organów administracji ogólnej. Tylko wówczas odpadnie wielotorowa podległość, z jednej strony — swoim władzom, z drugiej — kilku miejscowym wojewodom i będzie ułatwiona i uproszczona praca dyrekcji.

Centralne władze kolejowe byłyby na pewno odporniejsze niż dyrekcje okręgowe na wpływy uboczne i lepiej broniłyby słusznych interesów kolejnictwa od

zakusów administracji miejscowej, skłonnej do wysuwania naprzód lokalnych interesów własnej parafii.

Zespolenie pracy na terenie województwa i znajomość jego potrzeb mogą być zupełnie dostatecznie osiągnięte przez udział dyrektora kolei w okresowych zebraniach władz II instancji, zwoływanych przez wojewodów, a także przez osobisty jego — dyrektora — kontakt z wojewodą.

Dyrektywy wojewody, o ile wychodzą poza granice jego uprawnień ustawowych (np. sanitarnych), nie powinny obowiązywać dyrekcyj kolejowych i — w razie nie osiągnięcia porozumienia na miejscu— sprawy sporne muszą być regulowane przez władze centralne obu resortów.

Rola władz bezpieczeństwa może być szersza lub węższa, w zależności od większego lub mniejszego stopnia praworządności w państwie.

Ideałem byłoby, gdyby ludność była posłuszna prawom, zaś nieliczne ich naruszenia były ścigane w drodze sądowej lub administracyjnej, kontrolowanej przez sąd.

W gorszych warunkach powstaje konieczność zapobiegania naruszeniu ustaw i stosowania zarządzeń, ograniczających prawa obywateli nawet przed popełnieniem przez nich karalnego czynu.

W jeszcze gorszych warunkach zapobiega się nie tylko obrażaniu ustaw, lecz popełnianiu czynów ustawowo niekaralnych, ale nie idących po myśli rządu lub jego organów. A już najgorzej jest, gdy się prześladuje nie tylko za popełnione karalne czyny, lecz i za przekonania. Było to jednak zjawiskiem powszechnym przy ustroju autorytatywnym, miało miejsce również i w Polsce.

Nie ulega wątpliwości, że koleje, jako ważny czynnik obrony i gospodarki państwa, są narażone na zakusy jego nieprzyjaciół—zewnętrznych i wewnętrznych— i że zabopieganie tym zakusom jest niezbędne. Chodzi tylko o praktyczne sposoby wykonania tego trudnego zadania.

Nie ma—z punktu widzenia kolei—zastrzeżeń przeciw uprawnieniu organów administracji ogólnej do kontrolowania kandydatur do służby kolejowej, gdyby z prawa tego korzystały one z zachowaniem umiaru, zakładając sprzeciwy w przypadkach naprawdę ważnych, w razie istotnych zarzutów i licząc się ze znaczeniem stanowiska, które ma zająć lub może osiągnąć w przyszłości cenzurowany kandydat. Należy przy tym wziąć pod uwagę, jak chwiejne, a nawet mętne były źródła opinii władz administracyjnych, jak często były nimi obserwacje tak podrzędnych czynników, jak posterunkowy policji lub dozorca domu.

Każde zaś przekroczenie istotnej potrzeby, każdy niesłuszny sprzeciw nie tylko krzywdzi poszkodowanego, lecz demoralizuje jego otoczenie. I kto wie, co w końcu jest szkodliwsze — możliwy uszczerbek dla interesów służby, czy upadek praworządności.

Należy się pogodzić ze słusznym prawem sprzeciwu władz bezpieczeństwa przy przyjmowaniu kandydatów do służby. Można się z nim również godzić przy ustalaniu stosunku służbowego pracownika, lecz należy być bardzo ostrożnym przy zakładaniu sprzeciwu przeciw posuwaniu pracowników na wyższe stanowiska, nie mówiąc już o przypadku, gdy się stawia wniosek na usunięcie kogoś ze służby kolejowej.

Należy się liczyć z tym, że w tych ostatnich przypadkach władze kolejowe mają własny wyrobiony sąd o pracowniku i sąd ten można prostować tylko na podstawie udowodnionych ważkich faktów. Po wtóre, chodzi tu o ludzi związanych z kolejami stosunkiem, którego rozerwanie jest trudne i kosztowne. Wreszcie, świadomość stale zawieszonej nad pracownikiem kontroli ubocznych czynników wpływa nań przygnębiająco, przeszkadza spokojnej pracy, pozbawia niezależności.

A jednak policyjny ustrój państwa wywoływał orgię wpływów ubocznych w kwestiach personalnych, szereg krzywd, czynionych ludziom niewinnym lub winnym niewspółmiernie do kary, ludziom nie przedstawiającym żadnego niebezpieczeństwa interesom państwa, a nawet rządzącej nim koterii.

Wszystko to nie powinno mieć miejsca, zaś niezbędną kontrolę należy dalece ograniczyć: veto administracji musi być jawne, musi mieć ustanowione prawem podstawy i granice, nie może być bezapelacyjne, może mieć zastosowanie tylko w ściśle określonych przypadkach.

Powyższe uwagi prowadzą do następujących wniosków.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i województwa, jako organy rządu, łączące w terenie i koordynujące działalność różnych resortów administracji państwowej, powinny się liczyć z odrębnym charakterem kolei, które nie są urzędem, tylko przedsiębiorstwem państwowym.

Mają one w sprawach ogólnych i miejscowych wiele punktów stycznych z kolejami i są uprawnione do bezpośredniego porozumiewania się z centralnym zarządem kolei i ich zarządami okręgowymi; w szczególności dyrektorzy kolei powinni podtrzymywać kontakt osobisty z wojewodami i brać udział w zgromadzeniach władz II instancji. Natomiast wskazówki wojewody, wychodzące poza zakres jego resortowych uprawnień, nie obowiązują dyrektorów, dla których decydujące znaczenie mają zarządzenia ich własnej władzy przełożonej.

Władze wojewódzkie są uprawnione do opiniowania kandydatur do wszystkich nowych przyjęć do służby kolejowej, jednak dyrekcjom przysługuje prawo sprawdzenia podstaw nieprzychylnych opinii i odwoływanie się w razie potrzeby do swoich władz centralnych.

To samo dotyczy wypadków posuwania pracowników na niektóre eksponowane stanowiska w administraci kolejowej, jak to zawiadowców, kierowników działów, naczelników służb i t. p.

Żądania zwolnienia ustalonego pracownika mogą być zgłaszane tylko w wyjątkowych przypadkach i tylko bezpośrednio do centralnych władz kolejowych z podaniem sprawdzonych podstaw.

Stosunek Ministerstwa Poczt i Telegrafów do kolei znajduje wyraz w szeregu świadczeń kolei na rzecz poczty, którym nie odpowiadają wzajemne świadczenia poczty.

Głównym z nich jest ulgowy przewóz poczty i przesyłek pocztowych, opłacany pewną zryczałtowaną sumą. Korzystając z tego warunku, poczta niesłychanie rozwinęła swój ruch pocztowy, przepełniając

po brzegi wagony pocztowe, obok których biegły puste wagony bagażowe.

Przewozy poczty i przesyłek powinny być wykonywane na podstawie bardziej sprawiedliwego rozrachunku.

Pomiędzy siecią kolejową i siecią urzędów pocztowych należy nawiązać ścisłą współpracę, której wyrazem byłoby połączenie obu tych resortów we wspólnym Ministerstwie Komunikacji.

Wówczas świadczenia kolei na rzecz poczty i telegrafu mogłyby iść jeszcze dalej, natomiast poczta współpracowałaby z kolejami przy dostawie przesyłek kolejowych od domu do domu oraz w dziedzinie obrotu gotówkowego, wreszcie mogłaby prowadzić dla kolei akwizycję przewozów.

N a j w y ż s z a I z b a K o n t r o l i P a ń s t w a poddawała gospodarkę kolejową kontroli następnej czynności już dokonanych. Podobny system jest najwłaściwszy, gdyż tak zwana kontrola wstępna czyni kontrolera współwykonawcą i współodpowiedzialnym, a tym samym osłabia jego kontrolującą wnikliwość. Obok tego wpływa ona poważnie na zwolnienie biegu spraw.

Można by życzyć jedynie, aby Izba kierowała swą uwagę nie tyle na stronę formalną czynności urzędów kolejowych, ile na istotę rzeczy, na ogólne wyniki gospodarcze.

W przeciwnym razie trudno żądać od personelu kolejowego handlowego nastawienia i stosowania przez przedsiębiorstwo zasad handlowych. Tego rodzaju rzeczowe ustosunkowanie się Izby wymaga jednak głębokiego zrozumienia istoty pracy kolei, którego warunkiem jest ścisły kontakt pomiędzy organami kontroli, a centralnym i miejscowym zarządem kolejowym.

Stosunkowi P.K.P. do w o j s k o w o ś c i poświęcę oddzielny rozdział, poruszam więc tutaj to zagadnienie tylko w ogólnych zarysach.

Koleje, jako organ obrony narodowej, mają szczególnie ważne znaczenie i muszą być w czasie pokoju zawczasu przygotowane do wykonania zadań wojennych.

Władze wojskowe, odpowiedzialne za obronę państwa, powinny przy współudziale zarządu kolejowego opracowywać zadania, które wojna może postawić kolejom, a po powzięciu ostatecznych postanowień zgłaszać im swoje żądania, swój program.

Wykonanie programu — oczywiście na koszt obrony narodowej — obowiązuje bezwzględnie zarząd kolejowy, do władz zaś wojskowych należy prawo i obowiązek kontroli wykonania.

Obok tego, w interesie wojskowości leży popieranie rozwoju kolejnictwa, a w szczególności troska o jego sprawność przewozową, o stan urządzeń, taboru i jakość personelu.

Wreszcie muszą czynniki wojskowe zapewnić kolejom skuteczną obronę przeciwlotniczą.

Natomiast nie powinny władze wojskowe wchodzić w szczegóły wykonania przez koleje postawionego im programu, a zwłaszcza narzucać im sposobów wykonania. Nie powinny brać na siebie specjalnie kolejowych zadań, do których wykonania organy wojskowe nie są dostatecznie kompetentne, nie powinny stawać się wykonawcą tam, gdzie do nich należy postawienie żądań i kontrola ich spełnienia.

Dotychczasowa praktyka była wręcz przeciwna. Władze wojskowe wchodziły w szczegóły, narzucały sposób wykonania i coraz bardziej zagarniały rolę gospodarza kolei, do której nie były przygotowane. Dzięki temu przejęły one na siebie obowiązek przygotowania kolei do wojny i za niedostateczną ich gotowość ponoszą całkowitą odpowiedzialność.

Rozrachunki pomiędzy kolejami a Ministerstwem Spraw Wojskowych nie były prowadzone dokładnie i wyczerpująco, zaś koszty przygotowania kolei do wojny obciążały w znacznym stopniu budżet kolejowy.

Obok tego władze wojskowe dążyły w kolejnictwie, tak jak i w innych resortach, do obsadzenia naczelnych stanowisk przez wojskowych, wysuwając kandydatów nieprzygotowanych do wykonania powierzonych zadań, oraz zapełniały średnie stanowiska bardzo licznymi ekswojskowymi, którzy uzyskali w kolejnictwie szczególnie uprzywilejowane położenie, będące solą w oku personelu kolejowego.

Należy zaznaczyć, że ze wszystkimi resortami łączyły kolejnictwo luźne nieuporządkowane stosunki, polegające na obfitej korespondencji, licznych osobistych interwencjach przygodnych wysłanników, uciążliwym uzgadnianiu, oraz nieskończonych i nieprodukcyjnych konferencjach.

Czynniki innych resortów, współpracujące z kolejami były zbyt wielorakie, liczne, zmienne osobowo i mało wtajemniczone w bieżącą pracę kolei, aby mogły mieć pełne zrozumienie ich możliwości, oraz skutków tych lub innych narzuconych im więzów lub zadań.

Skutkiem tego powstała również konieczność rozpatrywania w Radzie Ministrów licznych spraw kolejowych, których znaczenie, może bardzo poważne dla kolei, nie usprawiedliwiało obarczania czasu i uwagi wysokiego gremium, przeznaczonego do załatwiania najważnieszych spraw państwowych, natomiast nie zawsze kompetentnego w stosunku do szczegółów przedstawionych mu zagadnień.

Zapobiec szkodliwym skutkom tego chaosu może tylko zorganizowana i ujęta w stałe ramy współpraca resortów z naczelnymi organami zarządu kolejowego.

Na zakończenie pozostaje omówić stosunek zarządu kolejowego do macierzystego resortu — M i n i s t e r s t w a K o m u n i k a c j i.

Zarząd kolejami spoczywał dotychczas bezpośrednio w ręku ministra, którego organem pracy było Ministerstwo Komunikacji.

Chociaż obok ministerstwa funkcjonowało kilka biur centralnych (zaopatrywania, projektów i studiów, statystyki przewozów, obrachunków wagonowych, rozrachunkowe), które załatwiały dla wszystkich dyrekcji pewne kategorie spraw, ale ani te sprawy nie były najważniejsze, ani nie wyczerpywały całokształtu działalności zarządu kolejowego, ani te biura nie miały żadnej egzekutywy w stosunku do okręgów, które ani faktycznie, ani formalnie im nie podlegały.

Jedynym organem przełożonym nad dyrekcjami okręgowymi i nad biurami centralnymi było Ministerstwo, które opracowywało i rozstrzygało zastrzeżone sobie sprawy, wydając podległym organom zarządzenia.

Dzięki temu minister i podległe mu ministerstwo były jednocześnie i centralnym zarządem kolei pań-

stwowych, i organem zwierzchniego nadzoru państwowego nie tylko nad wszystkimi kolejami, państwowymi i prywatnymi, ale także nad pozostałymi działami komunikacji.

W dodatku Ministerstwo zastrzegło sobie nie tylko naprawdę ważne, zasadnicze sprawy, ale i wiele innych drugo - lub nawet trzeciorzędnej wagi.

W ten sposób Minister Komunikacji — osoba polityczna i powoływana, jako taka, do udziału w rządzie — stawał jednocześnie na czele trudnego, technicznego i handlowego resortu, obejmującego — oprócz kolei — komunikację wodną, drogi kołowe z ruchem samochodowym, lotnictwo oraz kilka dziedzin pomniejszych.

Do prowadzenia resortu w tym zakresie żaden z ministrów nie był i nie mógł być przygotowany, gdyż, znając bodaj jeden dział komunikacji, nie mógł być biegłym i dobrze obznajmionym z pozostałymi. Niestety, najczęściej był laikiem we wszystkich.

Z drugiej strony, ustrój i regulamin ministerstwa, nie przewidywały — poza ministrem — nikogo, kto by w swej osobie łączył pełnię władzy w dziedzinie któregokolwiek z działów komunikacji. Szczególnie brakowało jakiegokolwiek zespolenia władzy w kolejnictwie, ponieważ 4 departamenty kolejowe (III — VI) oraz kilka departamentów i biur o charakterze ogólnym (departamenty I — II i biura: personalne, sanitarne, oraz wojskowe) — były podporządkowane albo bezpośrednio ministrowi, albo — obok ministra — jednemu lub dwóm wiceministrom.

Wskutek tego, departamenty pracowały bez należytej koordynacji, prowadząc każdy własną politykę i gospodarkę komunikacyjną.

W dodatku, żaden z nich nie mógł prowadzić odpowiedzialnie swego działu pracy, ponieważ pierwszorzędnej wagi sprawy personalne prowadziło wszechwładne w tej dziedzinie biuro, podlegające nominalnie tylko ministrowi, faktycznie zaś otrzymujące dyrektywy z tajnych ośrodków rządzącej państwem koterii.

Departamenty fachowe i stojący na ich czele specjaliści byli sprowadzeni do podrzędnej roli rzeczoznawców technicznych, bezsilnych do organizowania pracy swoich gałęzi służbowych, krępowanych w swej działalności przez biuro personalne, narzucające im wbrew ich woli współpracowników, pozbawiające jakiejkolwiek egzekutywy nad podwładnym personelem, demoralizujące go swą polityką; rzeczoznawców krępowanych w równej mierze przez departament finansowy, który, pokrywając się dyrektywami Ministerstwa Skarbu, przeszkadzał w urzeczywistnianiu nowych poczynań; krępowanych przez biuro wojskowe, które rozszerzyło ponad wszelką miarę swój zakres działania i wchodziło w szczegóły wewnętrznej pracy departamentów.

U góry zaś brakowało fachowego, zdecydowanego kierownictwa, brakowało wspólnego programu, ogólnej wytycznej.

I nie mogło być inaczej. Przy stworzonej organizacji nie tylko bardzo przeciętni ludzie, jacy przeważali na czele ministerstwa, ale nawet wyjątkowo wybitne i fachowe jednostki nie byłyby w stanie opanować gospodarki komunikacyjnej, w szczególności kolejowej.

Nasza organizacja była wyjątkowa, nie spotykana w innych wielkich lub średnich państwach.*). Zarządca kolei był swoim własnym nadzorcą.

Takie połączenie, przeciwne logice i rozsądkowi, doprowadziło do tego, że zarządzanie było za mało energiczne i sprężyste, a nadzoru i kontroli nie było wcale, ponieważ nadzorowanie własnych czynności jest w samym założeniu niewykonalne.

Minister był dostojnikiem politycznym, niefachowym, związanym z gabinetem ministrów, nie ustabilizowanym w czasie, ze względu na częste zmiany w obsadzie. Minister był obciążony, a nawet przeciążony zadaniami politycznymi, partyjnymi, parlamentarnymi, reprezentacyjnymi.

A jednocześnie był on bezpośrednim przełożonym około 20 wyższych urzędników centrali, 8 dyrektorów kolei, kilkunastu wojewodów (w dziedzinie komunikacji), nie licząc innych jednostek. Tak wielka ilość podległych gałęzi i jednostek wykluczała absolutnie możność kierowania ich pracą, kontrolowania i zespalania ich wysiłków, po prostu utrzymywania z nimi osobistego kontaktu.

To też niefachowemu ministrowi udawało się jako tako opanowywać funkcje reprezentacyjne. Nie wiem, jak tam było z politycznymi i partyjnymi, ale już na fachowe nie wystarczało nie tylko uzdolnień, ale po prostu czasu i sił.

W tych warunkach od wielu lat nie słyszeliśmy o jakimkolwiek na szerszą miarę zakrojonym i rzeczowo popartym programie komunikacyjnym, o wytycznych polityki kolejowej, o planie finansowym, o rozwiązaniu zagadnień personalnych, o niezbędnych inwestycjach na kolejach. Nie widzieliśmy w działalności ministrów żadnej myśli przewodniej.

W tych warunkach, departamenty szły każdy swoją drogą, szły, utykając o kamienie personalne, finansowe, lub wojskowe, ale szły samopas. Cały centralny zarząd szedł samopas i nie był przez nikogo kontrolowany, ponieważ kontrola Najwyższej Izby była powierzchowna, parlamentarna zaś ostatnio nie dochodziła do głosu.

Minister sam rządził i sam siebie kontrolował. Sam — przynajmniej w teorii — ustanawiał taryfy, uzasadniając je nierealnymi danymi o kosztach własnych. Sam — bez zastrzeżeń z jakiejkolwiek strony — dewastował urządzenia i tabor, sam zawierał niekorzystne umowy, pozwalał zatruwać atmosferę służbową, demoralizować i dekompletować personel — i najprostszą drogą prowadził polskie kolejnictwo ku upadkowi.

Nie ulega wątpliwości, że nie sama organizacja Ministerstwa Komunikacji, nie sama obsada naczelnych stanowisk, a nawet nie sam ustrój państwowy były tego przyczyną, że odgrywały tu poważną rolę inne, bardziej objektywne warunki polityczne, gospodarcze i społeczne.

---

*) Pomijam Niemcy, gdzie minister komunikacji nie miał żadnych funkcji politycznych, parlamentarnych, partyjnych i był w rzeczywistości technicznym kierownikiem resortu. Zresztą nie wiadomo, jakie wyniki dało tam połączenie roli generalnego dyrektora i ministra. Zdaje się jednak, że nie najlepsze.

W żadnym jednak razie nie powinniśmy tolerować dalej dotychczasowej organizacji, dotychczasowych stosunków. Wzorów organizacyjnych mamy dosyć, a wszystkie one zbliżają się stopniowo do jednego, który, mniej lub bardziej pomyślnie, wszędzie już zdał swój egzamin życiowy. Jego zaś podstawy są następujące:

1. Polityczny Minister Kolei, Komunikacji, czy też Robót Publicznych sprawuje nadzór państwowy i kontrolę nad kolejami, zarządzanymi przez odrębną lub odrębne jednostki. W przypadku, kiedy koleje należą do państwa, jest nią zwykle Generalna Dyrekcja — lub też bardziej po polsku — Zarząd Główny Kolei Państwowych.

2. Ministerstwo może w tym przypadku objąć swym nadzorem większą ilość, a nawet wszystkie gałęzie komunikacji. W Polsce chodziłoby o przyłączenie do Ministerstwa Komunikacji spraw poczty, telegrafu oraz komunikacji morskiej.

3. Minister nie powinien być w tym przypadku fachowcem którejkolwiek z nadzorowanych przez niego dziedzin. Wystarczy, aby obok oblicza politycznego, kwalifikującego go do udziału w Rządzie, posiadał on głębszą znajomość spraw gospodarczych oraz zdolności administracyjne i organizacyjne.

4. Jednym z głównych zadań Ministra jest obrona — w interesie zaspokojenia potrzeb gospodarki narodowej — podległych działów komunikacji, w szczególności kolejnictwa, od zakusów pozostałych resortów i zapewnienie mu pomyślnego rozwoju, zgodnie z interesem ogólno państwowym. Jednocześnie Minister nie powinien dopuszczać, aby w dziedzinę czystej gospodarki kolejowej przenikała nadmiernie polityka. W swej działalności służbowej cały personel musi mieć jedyną wytyczną — dobro powierzonego mu kolejnictwa.

5. Na czele Głównego Zarządu, czy Generalnej Dyrekcji Kolei Państwowych, pod zwierzchnim nadzorem Ministra stać powinien Generalny Dyrektor, jednostka ustabilizowana na czas dłuższy, o wszechstronnym przygotowaniu fachowo-kolejowym, zapewniającym należyte kierownictwo, zakrojony na dalszą metę program pracy i stałość linii rozwojowej kolejnictwa.

6. Możliwie szerokie pełnomocnictwa Generalnego Dyrektora powinny obciążać go pełną odpowiedzialnością za pracę kolei i za ich pomyślny rozwój.

7. Kontrola Ministerstwa powinna utrzymywać gospodarkę zarządu kolejowego w stanie aktywnym; zabezpieczać ją od letargu. Odciążenie zaś tegoż zarządu od zadań politycznych, parlamentarnych i większej części reprezentacyjnych pozwoli mu łatwiej opanowywać kolejowe zadania gospodarcze, techniczne i administracyjne.

8. Stworzenie pomiędzy Ministerstwem a zarządem kolejowym organu pośredniego o zadaniach raczej opiniodawczych i o wysokim autorytecie, a mianowicie rady kolejowej jest wysoce wskazane.

Rada Kolejowa powinna: 1) współpracować z Ministerstwem Komunikacji i zarządem kolejowym w rozwiązywaniu najważniejszych zagadnień gospodarczych i administaracyjnych, w szczególności brać udział w rozpatrzeniu budżetu, taryf i programu inwestycyj kolejowych; 2) przyczyniać się ze swojej strony do zapewnienia programowej pracy kolei i do należytej obsługi przez nie gospodarki społecznej i obrony narodowej; 3) ułatwiać zarządowi kolejowemu harmonijną i zorganizowaną współpracę i porozumiewanie się z pozostałymi resortami władz państwowych oraz z ważnymi ugrupowaniami gospodarczymi i społecznymi; 4) osłaniać zarząd kolejowy od zbytniej natarczywości Ministerstwa Komunikacji i zapobiegać przekształceniu tegoż zarządu w skrępowany drobiazgowo przydatek do Ministerstwa.

(d. c. n.)

Inż. Włodzimierz Larouy

Gospodarka i zadania kolei wąskotorowych w Polsce

Warunki eksploatacji na kolejach wąskotorowych są pod wielu względami zupełnie inne, bardziej skomplikowane i cięższe, niż na kolejach normalnotorowych.

Czasy kiedy koleje wąskotorowe były zaliczane do bezpiecznych pod względem ruchu — minęły, gdyż obecnie tak tabor, składający się w znacznej części z wagonów towarowych nośności 15 ton i wyżej, osobowych — z ilością ponad 40 miejsc w każdym, parowozów, ciągnących pociągi o ciężarze 600 ton, jak również typ szyn (normalnotorowe o wysokości do 110 — 115 mm) i szybkość ruchu pociągów wąskotorowych (do 40 km na godzinę), wreszcie wprowadzenie wagonów motorowych — znacznie przewyższają czasem to, co było stosowane na kolejach normalnotorowych przed 40 laty (chyba nieco więcej. Przyp. Redakcji), kiedy jednak zabezpieczenie ruchu pociągów było na ówczesnych kolejach normalnotorowych znacznie lepsze i większe, niż obecnie na kolejach wąskotorowych.

Mimo to, utartym zwyczajem koleje wąskotorowe są zaliczane u nas, zupełnie niesłusznie, do rzędu niższego i lekceważone.

W czasie obecnym, pomimo dużego postępu kolei wąskotorowych pod względem taboru, torów i szybkości ruchu pociągów, pozostały wszystkie te dodatkowe uproszczenia eksploatacyjne, które są nie do pomyślenia na kolejach normalnotorowych w warunkach zwykłej eksploatacji.

Na kolejach wąskotorowych brak jest często profilów podłużnych linii, brak wszelkiego rodzaju wskaźników; większość stacyj jest nie obsadzona w ogóle przez personel, przy znacznej ilości bocznic — całych linii kolei wąskotorowych prywatnych i państwowych, stycznych z kolejami wąskotorowymi użytku publicznego; naładunek i wyładunek towarów częstokroć odbywa się na szlakach; po liniach ogólnego użytku, gdzie odbywa się ruch pociągów osobowych, kursują pociągi gospodarcze prywatne, przejeżdżające odcinkami kolei użytku publicznego między sąsiednimi bocznicami i nie zajeżdżające na stacje obsadzone; w wielu wypadkach przewóz bagażu, towarów i osób odbywa się pomiędzy tymi nieobsadzonymi stacjami i wszystkie czynności przewozowo-handlowe załatwia kierownik pociągu;

wyprawianie i przyjmowanie pociągu odbywa się tylko za porozumieniem telefonicznym; mniejsze stacje są obsadzone tylko przez zawiadowców lub kasjerów biletowych, którzy jednocześnie pełnią czynności zwrotniczych; zawiadowcy wszystkich innych większych stacyj mają w swej opiece po kilka stacyj nie obsadzonych i załatwiają wszystkie funkcje handlowe tych podopiecznych stacyj.

Jak z tego widać, czynności ruchowo-handlowe na kolejach wąskotorowych są o wiele więcej skomplikowane, niż na kolejach normalnotorowych.

Również, praca drużyn konduktorskich i parowozowych jest cięższa i więcej skomplikowana, w porównaniu do takiej na kolejach normalnotorowych, a mianowicie: pomocnicy maszynistów i konduktorzy częstokroć sami ładują na parowozy węgiel, nieraz drużyny pociągowe na bocznicach prywatnych muszą podnosić na szyny wykolejone wagony, nie mówiąc o przetaczaniu w ręczny sposób wagonów na mijankach i bocznicach oraz doczepianiu i odczepianiu wagonów; przy tym nie raz drużyny pociągowe spędzają po kilka dni i nocy na mijankach gdzie nie ma żadnych budynków kolejowych, nocując gdzie się da.

Prowadzenie pociągu kolei wąskotorowej wymaga większej uwagi drużyny parowozowej, gdyż przeszkoda mająca mniejsze znaczenie na torze kolei normalnotorowej staje się często przyczyną katastrofy na kolejach wąskotorowych, a skuki jej przy obecnym ciężkim taborze i szybkości są zupełnie inne, niż przed 40 laty.

Również w zimie, podczas zamieci śnieżnych, maszynista parowozu kolei wąskotorowych musi posiadać większe doświadczenie w prowadzeniu pociągu, gdyż mniejsze stosunkowo zaspy śniegu stanowią znacznie większą przeszkodę, niż na kolejach normalnotorowych i wypadki ugrzęźnięcia pociągu na kilka dni w śniegu nie są rzadkością, zwłaszcza o ile pociągi są prowadzone przez maszynistów dopiero przeniesionych z kolei normalnotorowych.

Praca służby warsztatowej niczym się nie różni od pracy w warsztatach lub parowozowniach normalnotorwych, a nawet jest trudniejsza z braku odpowiednich lokali i ulepszonych urządzeń oraz wyposażenia technicznego, posiadanych przez warsztaty i parowozownie kolei normalnotorowych.

Zatem, służba mechaniczna na kolejach wąskotorowych nie jest lżejsza, niż na normalnotorowych, tym bardziej, że na kolejach wąskotorowych znajdują się w użyciu parowozy najrozmaitszych typów i siły oraz czasu budowy, poczynając od r. 1890 do najnowszych z r. 1944.

W służbie drogowej, przy stosowaniu obecnie na kolejach wąskotorowych szyn typu normalnotorowego i przy zwiększonej szybkości pociągów do 35—40 km. na godzinę, praca niczym się nie różni od pracy na torze normalnym, a nawet jest cięższa i wymaga większej uwagi, gdyż szyny normalnotorowe używane są stare, już wycofane z kolei normalnotorowych, a więc są częstsze wypadki ich pęknięcia; z uwagi na używanie podkładów lżejszego typu, tor wymaga częstszego podbicia, prostowania i innych drobnych robót, tym bardziej, że urządzenia odwadniające są gorsze, niż na kolejach normalnotorowych. Również zwrotnice na kolejach wąskotorowych wymagają wększej uwagi i muszą być częściej i dokładniej oczyszczane przez służbę drogową. Wreszcie, wobec braku na kolejach wąskotorowych służby elektrotechnicznej, wszelkie prace z zakresu utrzymania linii telefonicznych i sygnalizacji obarczają służbę drogową.

Charaktrystyczne jest, że przed wojną koleje wąskotorowe P.K.P. przynosiły stale deficyt, pomimo oszczędności w płacach personelu, jego ilości oraz innych wydatkach i nie mogły konkurować skutecznie z rozwijającym się ruchem samochodowym, natomiast koleje wąskotorowe prywatne i samorządowe, utrzymujące stawki wynagrodzenia personelu o 50—100% wyższe niż na P.K.P., nie tylko przynosiły czyste zyski, ale nawet z powodzeniem konkurowały z przewozami samochodowymi.

Straty kolei wąskotorowych P.K.P. w okresie lat 1928—32 we wpływach przewozów osobowych i towarowych wynosiły przeciętnie około 5,5 procent rocznie na rzecz przewozów samochodowych, co jeszcze nie powodowało większych strat w gospodarce kolei wąskotorowych, jednak wskazywało na możliwości powstania z czasem rzeczywistych strat w większej skali.

W celu podniesienia dochodowości kolei wąskotorowych należy starać się o wprowadzenie ulepszeń organizacyjnych i technicznych, racjonalnego wykorzystania urządzeń, materiałów, maszyn i personelu oraz umiejętnej administracji. Przy tym, aby uniknąć szkodliwego współzawodnictwa między kolejami wąskotorowi a ruchem samochodowym, należy wzrócić baczną uwagę na planowy rozwój komunikacji samochodowej i kolei wąskotorowych w powiązaniu z komunikacją ogólnokolejową i rzeczną, dążąc do współpracy kolei wąskotorowych z ruchem samochodowyn, realizując tę współpracę przez udział kolei wąskotorowych w przedsiębiorstwach samochodowych, a nawet włączając lo niektórych zarządów kolei wąskotorowych tabor samochodowy.

W nabliższych latach po wojnie za najskuteczniejsze środki ochrony kolei wąskotorowych przed konkurencją samochodową należy uważać w stosunku do przewozów towarowych terminowość i regularność dostaw oraz zastosowanie przewozów możliwie bezpośrednio do i ze składów klientów, przez uzupełnienie kolei wąskotorowych ciężarowymi samochodami, zaś w przewozach osobowych — zwiększenie szybkości i częstotliwości ruchu oraz komfortu w wagonach, jak również udogodnienie za małą dopłatą dojazdu do i od pociągów wąskotorowych samochodami.

Przy przyjrzeniu się mapie Polski zwracają na siebie uwagę całe połacie kraju między liniami kolei normalnotorowych nie przecięte żadną linią kolejową lub części mapy z wyciągniętymi krótkimi linijkami kolejek wąskotorowych, które niedaleko od stacyj normalnotorowych nagle urywają się.

Są to pola do budowy nowych i przedłużenia istniejących kolei wąskotorowych i dróg kołowych o nawierzchni twardej. Nadziei na budowę większej ilości dróg kołowych twardych obecnie i w nabliższych latach nie ma, gdyż zniszczenia w dziedzinie dróg kołowych i mostów na długie lata zajmą czas i pochłoną większe kapitały. Jeszcze w większym stopniu odnosi się to do kolei normalnotorowych. Wobec tego sama przez się nasuwa się myśl o rozbudowie sieci kolei wąskotorowych o szerokości toru 750 mm, jako najdogodniejszych w eksploatacji.

Przed wojną wydatki eksploatacyjne na 1 km linii kolei wąskotorowych o szerokości toru 600 i 750 mm były jednakowe, natomiast znacznie większą szybkość, sprawność techniczną i bezpieczeństwo ruchu zapewnia tor szerokości 750 mm. Co do kosztów budowy, to budowa jednego km kolei wąskotorowej kosztuje 2—3 razy mniej, niż budowa 1 km kolei normalnotorowej, lub nowoczesnej drogi kołowej. Poza tym wykonanie budowy kolei wąskotorowej jest znacznie szybsze, a sama kolej jest dogodniejsza dla klientów, gdyż może być doprowadzona bliżej osiedli, nie wymaga specjalnych większych urządzeń stacyjnych oraz jest prostsza w obsłudze.

Poza tym koszty eksploatacyjne przypadające na 1 km kolei wąskotorowej, są znacznie mniejsze, niż kolei normalnotorowej i przed wojną wynosiły na kolejach wąskotorowych P.K.P. około 4.300 zł, na prywatnych ok. 6.600 zł., zaś na kolejach normalnotorowych około 42.000 zł. rocznie.

Wreszcie wątpliwe jest, aby interesy gospodarcze i oczekiwana dochodowość stosunkowo krótkich, uzupełniających odcinków usprawiedliwiały budowę kolei normalnotorowych, wobec czego pozostaje jedna tylko koncepcja: budowa kolei wąskotorowych znaczenia miejscowego, tym bardziej, że przykład innych państw Europy wskazuje, jak małą ilość mieliśmy w Polsce tych kolei. W tenczas, gdy długość kolei wąskotorowych wynosiła w Belgii—48,5%, w Norwegii—33,7%, w Jugosławii 31,5%, w Polsce wypada zaledwie obecnie około 18% w stosunku do długości kolei normalnotorowych.

W obecnych warunkach powojennych należy oczekiwać dalszego silnego wzrostu przewozów ładunków masowych i ciężkich potrzebnych dla celów inwestycyjnych i odbudowy zniszczeń, jak węgiel, drzewo, kamień, cegła, cement, żelazo, wapno i tp., później w miarę wzrostu produkcji, zwiększą się znacznie przewozy wytworów rolnictwa, przemysłu rolniczego oraz artykułów przemysłu konsumcyjnego i przewozy te będą stale wzrastały.

Zachodzi obawa, że koleje normalnotorowe nie będą mogły dokonać wszystkich przewozów, wobec czego część ładunków wypadnie przerzucić na transport rzeczny, który przy tym jest jeszcze tańszy. Więc znaczny udział w tym przypadnie Wiśle razem z Bugiem i Narwią, zaś z przystani ładunki te będzie należało dostarczyć dalej transportem konnym, samochodowym lub kolejami wąskotorowymi.

Ponieważ transport konny nie będzie w stanie podołać temu zadaniu, a do tego jest nadzwyczaj kosztowny, zaś samochody, poza wysokim kosztem przewozu materiałów ciężkich wymagają przynajmniej możliwych dróg, których jest stosunkowo nie wiele, przyjąć ładunki z transportu rzecznego do dalszych przewozów wypadnie kolejom wąskotorowym, które jako najtańsze w budowie i eksploatacji najlepiej będą się nadawać do tych zadań, tym bardziej, że mogą być wybudowane w bardzo krótkim czasie. Materiał do budowy nawierzchni oraz tabor należy częściowo uzyskać drogą odszkodowań wojennych i rewindykacji, reszta znajdzie się w kraju.

Przy rozbudowie sieci kolei wąskotorowych należy w pierwszym rzędzie przystąpić do budowy linii łączących koleje istniejące z Wisłą, następnie inne ośrodki wymagające dostawy ładunków masowych.

Zastanawiając się pobieżnie nad planem rozbudowy sieci kolei wąskotorowych wydaje się koniecznym wybudowanie szeregu uzupełniających połączeń, ogólnej długości około 900 km, z których do najważniejszych należą: Włocławek — Sierpc, Grójec — Biała Rawska, Sulejów — Opaczew — Nowe Miasto, Biłgoraj — Nisko, Bogoria — Sandomierz, Pyzdry — Zbiersk i inne.

Jednak, przed ułożeniem dokładnego planu rozbudowy sieci kolei wąskotorowych, należy przede wszystkim usunąć chaos organizacyjny w dziedzinie gospodarki i administracji już istniejących kolei wąskotorowych, gdyż ten chaos pociąga za sobą straty materialne, osłabienie wartości komunikacyjnych tych kolei i jest dalej niedopuszczalny.

W gospodarce kolejami wąskotorowymi mającymi znaczenie ogólne, nie może być kilku lub kilkunastu gospodarzy, jak jest obecnie: Ministerstwo Komunikacji, Ministerstwo Przemysłu, Ministrstwo Leśnictwa, Rolnictwa i Reform Rolnych i td., zatem wszystkie koleje wąskotorowe, mające znaczenie ogólne, jako jeden ze środków komunikacji powinny należeć do jednego właściwego resortu — Ministerstwa Komunikacji, zaś w samym Ministerstwie wszystkie bez wyjątku sprawy dotyczące kolei wąskotorowych i dojazdowej komunikacji samochodowej — do jednego tylko departamentu Komunikacji Miejscowej.

Następnie trzeba zwrócić baczną uwagę na umożliwienie dopływu na koleje wąskotorowe odpowiedniego personelu technicznego, stwarzając takie warunki materialne i moralne pracy, które umożliwiłyby mu pełne oddanie się swym obowiązkom, a swej wiedzy i doświadczenia pozwoliłyby użyć na korzyść kolei wąskotorowych.

Personel kolei wąskotorowych winien być dobrze wyszkolony, rzetelny w pracy i sumienny, a więc składać się z pracowników zdolnych, doświadczonych i dobrze płatnych, a ponadto zainteresowanych materialnie i widocznie w dochodowości kolei i jej sprawnym działaniu. Poza wynagrodzeniem zwykłym, nie niższym niż dla pracowników na takich samych stanowiskach na kolejach normalnotorowych, należy ustalić dla pracowników kolei wąskotorowych dwa rodzaje premii: jedną dla pracowników warsztatowych za naprawę taboru i drugą — dla wszystkich pozostałych pracowników, jako premię eksploatacyjną w wysokości pewnego procentu od czystych zysków danej kolei, ew. grupy kolei. Poza tym należy ustalić specjalne nagrody za szczególne podniesienie dochodowości kolei.

Wreszcie sprawy personalne pracowników kolei wąskotorowych należałoby uzależnić bardziej od władzy technicznej.

Wobec traktowania kolei wąskotorowych jako niższego i bodaj trzeciorzędnego środka komunikacji, co jest zupełnie błędne, koleje te są zaniedbane, jak pod względem ilości i jakości personelu, jego wynagrodzenia i zaopatrzenia, tak również pod względem zaopatrzenia kolei w paliwo i inne materiały niezbędne do eksploatacji i w ogóle są jakby ciężarem dla administracji kolei normalnotorowych, dla której wiele potrzeb kolei wąskotorowych jest zupełnie niezrozumiałe, gdyż koleje wąskotorowe mają szereg swoich zupełnie odrębnych wymagań.

Również stawki taryfowe i zasady ich stosowania na kolejach wąskotorowych mają swoje odrębne wy-

magania. Taryfy są bardzo czułe i w wielu przypadkach wysokość ich zależy każdorazowo od miescowości, rodzaju towaru a nawet pory roku.

Zatem, odrębne warunki eksploatacji i odrębny charakter tego środka. komunikacji wymagają większej opieki, niż dotychczas, oraz prowadzenia oddzielnej i niezależnej administracji i gospodarki finansowej dla każdej kolei wąskotorowej (ew. grupy kolei), z budżetem wydatków i wpływów opartym wyłącznie na dochodowości danej kolei.

Tworząc mniejsze przedsiębiorstwa o znacznej samodzielności, luźno związane z ogólnym przedsiębiorstwem P.K.P. koleje wąskotorowe korzystałyby z jego pomocy tylko w wyjątkowych i dla siebie dogodnych wypadkach.

Wreszcie dla podtrzymania równowagi finansowej wszystkich kolei wąskotorowych powinien być stworzony wspólny kapitał zapasowy, do którego wpływałaby nadwyżka zysków wszystkich kolei wąskotorowych.

Wszystko to wzięte razem czyni koleje wąskotorowe skomplikowaną i czułą częścią handlową przedsiębiorstwa P.K.P. Koleje te wymagają aparatu administracyjnego jak najmniej sztywnego, natomiast szybkiego w decyzji i załatwianiu spraw, najmniej zależnego od czynników obcych oraz zbyt szczegółowych, ustabilizowanych przepisów.

Reorganizując według zasad nakreślonych wyżej zarząd i gospodarkę kolei wąskotorowych, można będzie przystąpić do planowej rozbudowy sieci, wprowadzić trakcję motorową, szynową i bezszynową; elektryfikacjację tych kolei, przy jednoczesnym zwiększeniu udogodnień przewozowych, przy bezdeficytowej gospodarce kolei wąskotorowych, które dopiero wówczas będą mogły wykonywać doniosłe zadanie bezpośredniej obsługi klienta, ciążące na tym środku komunikacji.

Uwaga Redakcji. Nie wszystkie tezy Autora zgadzają się z poglądami Redakcji. Tym nie mniej artykuł porusza sprawę ważną, wymagającą pod wieloma względami uzdrowienia, i jako głos rzecznika interesów kolei wąskotorowych zasługuje na uwagę naszych Czytelników.

Roman Lewowski

Ochrona drewna budowlanego

Nie ulega wątpliwości, że obecnie Polska należy do najuboższych w drzewo krajów w Europie. Stan naszego zalesienia wskutek szalejących na ziemiach Polski działań wojennych, a przede wszystkim rabunkowej gospodarki okupanta, jest wprost katastrofalny.

Zmusza to do jak najdalej posuniętej oszczędności w zużyciu drewna, szczególnie w dziedzinie budownictwa, gdzie dotychczas zużycie drewna było bardzo rozrzutne.

W pierwszym rzędzie powstaje konieczność zastosowania w szerokim zakresie materiałów zastępczych tam, gdzie tylko okaże się możliwym użycie ich zamiast drewna.

Tu ma pierwszorzędne pole do popisu Instytut Badawczy Budownictwa ze swoimi laboratoriami badawczymi.

Sprawa ta została przez Min. Kom. polecona rozważeniu wszystkim Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych, które w najbliższym czasie mają nadesłać swoje wnioski.

Jest to jedna strona zagadnienia, nie wyczerpująca go całkowicie.

Nie mniej bowiem ważną rzeczą jest rozwiązanie sprawy ochrony drewna budowlanego, które bądź co bądź, musi być stosowane w budownictwie, przed niszczącym działaniem grzybów i innych czynników mikrobiologicznych, rozkładających drewno.

Sprawa ta jest u nas zupełnie zaniedbana, podczas gdy w całym szeregu państw w Europie, a także w Stanach Zjednoczonych walka z grzybem już od dawna znalazła swój wyraz w należytym ujęciu naukowym, a nawet częściowo i prywatnym.

Na przykład w Anglii w 1925 r. zostało założone pod Londynem specjalne Laboratorium Badawcze Produktów Drzewnych (Forest Products Laboratory), wydatki którego wynosiły przed wojną 50.000 funtów sterlingów rocznie.

Celem tego Laboratorium jest okazywanie pomocy przemysłowi przy wyborze materiałów, obniżenie strat na skutek grzybów, owadów, gnicia i innych przyczyn, oraz wzmożenie postępu i wynalazczości w różnych dziedzinach produkcji drzewnej.

Sprawa ta nie obcą jest też w Związku Radzieckim, wyrazem czego jest cały szereg publikacji z tej dziedziny, jak np. prof. Jurgens W. pt.: „Dierewo i jego konsierwirowanje" Moskwa 1930 r., Barszczewskij A. N. „Priczyny porażenja zdanij domowymi gribami" Leningrad 1932 r., inż. Gołdin M. „Rukowodstwo po borbie s domowym gribom", Moskwa 1934 r.

Zlekceważenie tego zagadnienia, a nawet nienależyte docenianie jego wagi narazi Skarb Państwa na milionowe straty.

Nie jest to gołosłowne twierdzenie, gdyż zebrane przeze mnie w latach 1936—1939 dane, dotyczące zniszczeń spowodowanych w budynkach kolejowych w obrębie wszystkich D.O.K.P. wykazały wielkość strat w majątku kolejowym przez wyżej wspomniane czynniki (grzyby i owady). Straty te sięgały dziesiątków milionów złotych przedwojennych. Niestety ten pierwszy w Polsce materiał statystyczny, dotyczący ochrony drewna budowlanego, uległ zniszczeniu w okresie powstania w roku 1944.

Pozwolę sobie tu przytoczyć parę przykładów, podanych w referacie arch. Maurycego Tuszowskiego pt. „Straty materialne wyrządzone przez grzyby domowe" i tak na przykład: „W 12 budyn-

kach użyteczności publicznej, wybudowanych na terenie Warszawy, skonstatowane zostało zagrzybienie, spowodowane przez grzyby Merulius Lacrimans i Poria Vaporaria. Koszta odgrzybienia i remontu zostały określone na kwotę 250.000 zł (przedwojennych). Miarą rozpowszechnienia się grzyba w rzeczonych obiektach jest fakt, że tylko w jednym z budynków zniszczył on przeszło 300 szt. futryn okiennych w parterze i na I piętrze, doprowadzając do zupełnego rozkładu wszystkie elementy drzewne.

W jednym z miast Polski została wybudowana cała dzielnica mieszkaniowa, zawierająca około 1.000 lokali. 5% tych lokali zostało porażone grzybami Poria Vaporaria, oraz Conophora Cerabella. Na przestrzeni około 1.000 m² uległy zniszczeniu podłogi, futryny drzwiowe, w wielu miejscach okienne, powodem zaś tego był tak błahy fakt, jak wadliwe urządzenie... balkonów, powodujące wewnętrzne zacieki". Faktów tego rodzaju można przytoczyć bez liku.

W sprawie ochrony drewna należy rozróżnić dwie dziedziny:

1) **profilaktyka** — polegająca na zabezpieczeniu wbudowanego drewna drogą zastosowania właściwych konstrukcji oraz nasycanie drewna odpowiednio skutecznym antyseptycznym środkiem grzybobójczym.

Tu powinna obowiązywać zasada, że nie wolno wbudować kawałka drewna bez uprzedniego zaimpregnowania odpowiednim antyseptykiem.

2) **odgrzybianie** — tj. ratowanie budowli porażonych grzybem. Jest to sprawa bardziej skomplikowana i wymaga skrupulatnego i fachowego potraktowania, gdyż niefachowo przeprowadzone odgrzybianie nie da pozytywnych wyników, a pociągnie za sobą tylko nieprodukcyjne wydatki, a budynek będzie po upływie stosunkowo krótkiego czasu dalej niszczony przez grzyby.

Przystępując do odgrzybiania należy:

1. zbadać rozmiary i charakter zagrzybienia,
2. ustalić gatunek, względnie gatunki występujących grzybów,
3. ustalić przypuszczalną przyczynę, lub przyczyny zagrzybienia,
4. ustalić zabiegi budowlano-odgrzybiające, jakie w danym wypadku należy zastosować, a mianowicie: usunięcie przyczyn zagrzybienia przez wykonanie odpowiednich izolacji przeciw wilgoci, izolacji cieplnych, wymiany zagrzybionych lub powodujących zagrzybienie materiałów na inne, urządzenie potrzebnych wentylacji, przeprowadzenie niezbędnych zabiegów impregnacyjnych, usunięcie przeludnienia budynku, zmiany konstrukcyjne itp.

Pierwszym i jedynym dotychczas wyrazem zrozumienia zagadnienia ochrony drewna budowlanego był zorganizowany z inicjatywy Departamentu Techniczno-Budowlanego b. Ministerstwa Spraw Wewnętrznych przy Politechnice Warszawskiej kurs walki z grzybami i owadami w budownictwie w marcu 1936 r., który zgromadził około 100 słuchaczy delegowanych przez władze państwowe, wojskowe, administracyjne, Naczelną Dyrekcję Lasów Państwowych, instytucje samorządowe, Bank Gospodarstwa Krajowego, oraz instytucje społeczne i prywatne.

Kurs ten w szeregu treściwych wykładów, przeprowadzonych przez 11 prelegentów zapoznał słuchaczy nie tylko z charakterem szkodników niszczących drewno użytkowe i sposobami walki z nimi, ale również z jego budową anatomiczną i chemiczną, zagadnieniami higienicznymi, z rozmiarami szkód, jakie organizmy te wyrządzają państwu polskiemu i wreszcie z zagadnieniami prawnymi, związanymi z zagrzybieniem budynków.

Niech mi wolno będzie w tym miejscu wyrazić pełne uznanie jednemu z najczynniejszych inicjatorów tego kursu, inż. mgr. Zygmuntowi Rudolfowi, przedstawicielowi Ministerstwa Spraw Wewnętrznych, który starał się kwestię ochrony drewna użytkowego w Polsce postawić na należytym poziomie.

Konsekwencją dalszą tej ze wszech miar chwalebnej inicjatywy było opracowanie w wydanej w roku 1938 przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych „Analizie robót budowlanych" działu dotyczącego zabezpieczania przeciwgrzybowego i odgrzybiania ((tom 1 str. 461).

Dzisiaj, w wyjątkowo trudnych, powojennych warunkach gospodarczych, nie można patrzeć bezczynnie na postępujące niszczenie budowli przez grzyby i inne mikrobiologiczne szkodniki i tak, jak walczymy z chorobami zakaźnymi, w równym stopniu należy wypowiedzieć walkę tym czynnikom rozkładającym drewno użytkowe.

Sprawą tą w pierwszym rzędzie powinno zainteresować się Ministerstwo Odbudowy i postawić ją na właściwym poziomie.

Zagadnienie to nie może być obojętne również Ministerstwu Komunikacji, gdyż w majątku nieruchomym P. K. P. jest kilka milionów metrów sześciennych budynków drewnianych, nie licząc budynków z muru pruskiego, dosyć szeroko stosowanych w Dyrekcjach O. K. P. na Zachodzie.

WŁADYSŁAW OŃKO.

Zagadnienie funduszu obrotowego. Taryfy

W życiu naszym napotykamy szereg zagadnień tak prostych, tak nieskomplikowanych, tak zresztą znanych wszystkim, że poruszanie tych zagadnień, lub co gorsze, powtarzanie pewnych znanych prawd, staje się zadaniem i niepopularnym i niewdzięcznym.

Jednak samo życie daje nam aż nadto wiele przykładów, kiedy te znane wszystkim prawdy są w praktyce zapoznawane, a zagadnienia proste, nieskomplikowane, rozwiązuje się jak bardzo trudne łamigłówki.

Wszak każdy z nas, gdyby się spotkał z człowiekiem obciążonym pracą, a w dodatku chorym, i gdyby miał możność przyjścia mu z pomocą, nie mógłby

spokojnie przejść i dopuścić, by ten chory nadal pracował bez żadnej pomocy. To byłoby nieludzkie. Jeżeliby to uczynił pracodawca, czerpiący pewien zysk z pracy chorego, to byłoby już nie..., no powiedzmy łagodnie, to byłoby nierozsądne.

Jeśli tą zasadą kierujemy się w stosunku do chorej jednostki, do małej komórki organicznej w życiu społecznym, to tym bardziej musimy zastosować ją do komórki większej, bo obejmującej życie setek tysięcy takich jednostek, a przez to samo oddziaływującej na życie całego organizmu społecznego.

I dlatego też, jeśli widzimy, że pewne prawdy są zapoznawane, a pewne ważne, istotne zagadnienia pomijane, to chociaż mówienie o tym jest zadaniem niewdzięcznym, obowiązkiem naszym jest mówić i pisać. Nie wolno nam być biernymi świadkami tworzącego się tak, czy inaczej życia. Wszak życie jest piękne. Jeśli komukolwiek zdaje się inaczej, niech uczyni wszystko, by stało się pięknym. Inaczej nie pozna nigdy radości życia. Malkontent — nawet młody starym jest, bo sam nic nie tworzy.

Kierując się tą zasadą, nie zrażam się, że poruszę tu zagadnienia wszystkim znane, gdyż tylko w ten sposób ujawnimy niszczącą organizm naszego przedsiębiorstwa, naszych P.K.P. chorobę i może skłonimy ogół do zajęcia życzliwego nam stanowiska. Jeśli widzimy jakieś zło, walczymy z nim sami, jeśli w zjawisku zła spostrzegamy tylko skutek, szukajmy przyczyny, a wówczas będziemy mogli wymagać, by o nas mówiono obiektywnie.

Dlatego też tym razem poruszę zagadnienie funduszu obrotowego P.K.P. oraz obowiązujących na P.K.P. taryf przewozowych.

FUNDUSZ OBROTOWY

Zdajemy sobie sprawę wszyscy, że żadne przedsiębiorstwo, w okresie nawet najlepszej koniunktury, nie jest w stanie pracować, gdy nie ma poza kapitałem zakładowym, funduszu, dostosowanego do pracy tego przedsiębiorstwa, który nazywamy funduszem obrotowym. To jest krew, bez której jakikolwiek, nawet najmniejszy organizm, nie będzie zdolny do normalnej pracy i prędzej czy później bez zastrzyku tego funduszu skazany jest na uwiąd. Dobrze prosperujące przedsiębiorstwa, poza tymi funduszami, tworzą fundusz rezerwowy, by w okresie gorszej koniunktury, lub jakichś zniszczeń, nie zmniejszając kapitału zakładowego, zasilić fundusz obrotowy, by przetrwać w ten sposób okres złej koniunktury, by, gdy przyjdzie ku temu czas, przedsiębiorstwo miało możność wykorzystania wszystkich możliwości koniunktury dobrej.

W takich warunkach pracują wszystkie przedsiębiorstwa w okresie zwykłym, gdyż inaczej pracować nie wolno. Gorzej jest, gdy na skutek okoliczności, których zawczasu przewidzieć nie było można, przedsiębiorstwo poniesie tak wielkie straty, że przekraczają one wysokość funduszu obrotowego, gdy zniknie cały fundusz rezerwowy, a sam kapitał zakładowy również zostanie poważnie nadszarpnięty. Lecz i w tym przypadku dobry i zapobiegliwy gospodarz rąk nie załamie, a szuka dróg wyjścia, dróg uratowania tego co ocalało, by pracą odzyskać to co miał. Jeśli zajdzie już konieczna potrzeba, uszczupli on kapitał zakładowy, jeśli może tego uniknąć — zapożyczy się, by w ten czy inny sposób zdobyć środki obrotowe, bo tylko te środki dadzą mu możność dalszej pracy, bo w ten tylko sposób nie tylko ocali to, co mu pozostało, lecz i odzyska to, co utracił.

Tak rozumując, rozejrzyjmy się, w jakich warunkach rozpoczęliśmy pracę na kolejach po wojnie, w jakich warunkach pracujemy obecnie i jakie warunki są niezbędne, by praca nasza dała największą korzyść społeczeństwu, a pośrednio i nam.

Rozporządzamy wielomiliardowym kapitałem zakładowym. Prawda, że kapitał ten jest mocno nadszarpnięty i wymaga całkowitej odbudowy, bo w tej dziedzinie gospodarki na żadne uszczuplenie iść nie możemy, lecz widzimy, że i ten kapitał, jakim dysponujemy, nie daje nam tych korzyści, jakie mógłby i powinienby dać. Walczymy z wielkimi niedomaganiami; niedomagania te rosną, pochłaniają nasz czas, absorbują coraz więcej energii, potrzebnej może i gdzie indziej, a ponadto wymagają coraz więcej pieniędzy, pieniędzy. Pieniądze zaś, uzyskiwane z wielkim trudem, giną bezpowrotnie w otchłani stałego deficytu kolei.

Coś tu jest złego. Coś, jak przewlekła choroba, niszczy nasz organizm. I nie tylki kolei. Jest coś, co dezorganizuje nasze życie. Co słabszych upadla, silniejszym zaś wydziera broń z rąk. A jeżeli jest aż tak źle, musimy walczyć jak karny zespół, by zepchnąć ten wóz jadący po niewłaściwym torze na właściwy tor prosty.

I tu nic nie pomoże, że nas ktoś będzie prowadził za rękę, ktoś najżyczliwszy. Musimy iść o własnych siłach, lecz iść dobrze.

By jednak iść dobrze, by nie szukać co chwilę oparcia, musimy zasilić organizm naszych kolei tą krwią,o której mówiłem wyżej. Mało tego, musimy mieć warunki takie, by zastrzyknięta krew nie uchodziła z organizmu, by jej nie wypompowywano.

Rozpoczynając swą pracę na kolejach po wojnie, zaczęliśmy ją od dotacji skarbu państwa na zaspokojenie doraźnych potrzeb. Ponieważ dotacja była stosunkowo niewielka, a potrzeby wzrastały, musiały więc wzrastać i dotacje. Jeżeli pojedziemy dalej tym torem, dotacje jeszcze wzrosną. Sytuacja jest wybitnie niekorzystna, nie tylko dla skarbu, lecz przede wszystkim dla przedsiębiorstwa PKP.

Gdy potrzeby kolei wzrosły, gdy rozpoczęto odbudowę, by choć w części sprostać mogły zadaniom, stan ten pogorszył się i pogarsza się w dalszym ciągu. W dużym stopniu przyczynia się do tego stanowisko przemysłu, co prawda zupełnie zrozumiałe. Pozbawiony również środków obrotowych, odbudowany przemysł szuka ich tam, gdzie na razie może je najłatwiej uzyskać. Największym odbiorcą, i to odbiorcą najbardziej potrzebującym, który, chcąc jako tako pracować, musi zgodzić się na wszelkie podyktowane mu warunki, jest właśnie przedsiębiorstwo PKP. Potrzebuje — a więc musi płacić. Musi płacić z góry i za to, co zaraz otrzymuje, i za to, co kiedyś, po sześciu, dwunastu, lub więcej miesiącach otrzyma, — a tego jest więcej. Musi godzić się na orientacyjną cenę dla zaliczki, na cenę bliżej nieznaną przy odbiorze. Na wszystko musi się godzić i to szybko, bo inaczej materiału nie otrzyma.

Jeśli o tym piszę, to dlatego, by społeczeństwo podchodziło do oceny naszej pracy bardziej obiektyw-

nie. Jeśli jest wśród nas zło, to nasz ogół je zwalcza i zwalczać będzie, niesłuszne zaś zarzuty bolą i szkodzą.

Musimy zdać sobie sprawę, że z organizmu przedsiębiorstwa PKP. — mocno wykrwawionego — wszelkie zastrzyki, jakie on otrzymuje, wypompowuje się niezwłocznie , bez reszty.

Tak być nie powinno. Przedsiębiorstwo PKP. musi mieć warunki pracy, pozwalające nie na wegetację, a na dalszy rozwój. Stworzyliśmy z ruin i zgliszcz poprzedniej wojny dobrze i sprawnie, bodaj że najsprawniej w Polsce, mimo wszelkich przeszkód, pracujący aparat. Stworzymy go i obecnie. Na razie trzeba jednak nam pomóc. Ta pomoc nie może być dostosowywana do doraźnych potrzeb kolei; nie może i nie powinna być stałą — na to społeczeństwo nie stać. Pomoc powinna być jednorazową, umożliwiającą stworzenie odpowiedniego funduszu obrotowego.

Nie podam tu wysokości tego funduszu. Podana dziś, za miesiąc może być nierealną. Obecnie mogę wypowiedzieć się, jakie czynniki należy brać pod rozwagę przy obliczeniu tego funduszu.

1. Przede wszystkim należy wziąć pod rozwagę to, że koleje pobierają opłaty za swe czynności z dołu, z wyjątkiem przewozów osobowych. Należy się liczyć z tym, że wpływy z ruchu towarowego wewnętrznego koleje otrzymują mniej więcej po 10 —14 dniach od chwili nadania przesyłki, o ile chodzi o przesyłki zwykłe. Przy przesyłkach kredytowanych, opóźnienie w otrzymaniu należności wyniesie co najmniej około 30 dni od chwili nadania (kredyty miesięczne), a tych przesyłek przy obecnej organizacji przemysłu i handlu jest bardzo dużo. Rozliczenia z państwowym urzędem reemigracyjnym odbywają się z reguły po paru miesiącach. Wreszcie, dość znaczne rozrachunki z komunikacji międzynarodowej są uskuteczniane po sześciu miesiącach.

2. Personel kolejowy jest płatny miesięcznie z góry.

3. Poza funduszem zasobów konieczne jest posiadanie pewnej ilości materiałów. Do tych materiałów należą materiały wydawane na pewne okresy — przeważnie miesięczne — do utrzymania stacyj i biur.

4. Zaliczki, jakie są wypłacane dostawcom na zamówione materiały i tabor kolejowy. Należy przy tym uwzględniać możliwości dostaw — terminy — jeśli nie będzie ustalony inny, właściwszy sposób rozliczeń z przemysłem, przez przejście na wypłatę po dokonaniu dostaw i kredytowanie przemysłu za pośrednictwem banków. System ten byłby o tyle korzystniejszy, że przemysł, związany terminami płatności otwartych dla niego kredytów, liczyłby się bardziej z ustalonymi w umowach terminami dostaw. Dziś, niestety, zdarza się i tak, że można otrzymać pewne materiały nawet po cenach dyktowanych nam przez przemysł od pośredników na warunkach lepszych (bliższe terminy dostawy i lepsze warunki płatności).

To byłyby, mniej więcej, te czynniki, jakie należałoby przyjąć przy ustaleniu wysokości funduszu obrotowego. Od sumy, jaką ustaliliśmy, należałoby odjąć płatności gotówkowe z rachunku depozytowego. Te — przy ogromie pracy przedsiębiorstwa PKP. są dość znaczne. W okresie przedwojennym stanowiły dziesiątki milionów złotych.

W ten sposób rozwiązalibyśmy zagadnienie funduszu obrotowego PKP. To jednak jest za mało. W warunkach obecnie istniejących fundusz stworzony z wielkim nakładem skarbu, bądź to w drodze dotacji, bądź pożyczki, zniknąłby po 2 — 3-ch miesiącach.

Trzeba znaleźć drogę ochrony funduszu obrotowego, aby nie był on z góry skazany na zagładę. Tą drogą jest tylko droga rewizji naszej polityki taryfowej, droga zwalczania deficytów kolejowych. Obecne natężenie ruchu kolejowego daje zupełną podstawę do pracy, opartej na słusznych zasadach samowystarczalności. Trzeba tylko za oddaną pracę pobrać odpowiednią opłatę. Dziś bowiem pracujemy tak, że w miarę wzrostu przewozów, wzrasta i niedobór kolei, a przez to samo wzrastają dopłaty Skarbu Państwa. Dopłaty te musiałyby być kilkakrotnie wyższe, gdyby płace pracowników były dostosowane do obecnych warunków. A do tego przyjść musi: pracownicy muszą mieć zabezpieczone minimum egzystencji. Łatwiejsza będzie walka z czarną taryfą, o której pisze się w naszym Przeglądzie, łatwiejszą będzie walka i z innymi nadużyciami. Mówmy otwarcie, łatwiejsza będzie walka i z kradzieżami, do których przyczyniają się nawet ci, którzy powołani są do ochrony mienia kolei.

Z tym walczyć musimy. Rozumiemy jednak, jak złym doradcą jest niedostatek, a jeszcze gorszym — głód. Wiemy, jak wielkie zniszczenia szerzy wśród świata pracy gruźlica. W tych warunkach zaprawdę trudno powiedzieć, kto jest przestępcą, a kto jest tylko człowiekiem nieszczęśliwym.

Ażeby na to pytanie możliwa była tylko jedna odpowiedź, aby można było z grona masy zabiedzonych, głodujących już siódmy rok pracowników, wyłowić przestępców, aby nie mieć w swoim sumieniu żadnych wątpliwości co do skutków wymierzanych kar, musimy to zagadnienie rozwiązać. Rozwiązać nie na drodze umożliwiającej rozwój gruźlicy, rozwój pijaństwa, a na drodze zapewniającej spokojne życie pracownika. Musimy podnieść samopoczucie człowieka, człowieka — obywatela.

Wymagać to będzie pewnych środków. I tu właśnie życie narzuca pytanie, czy praca kolei jest należycie opłacana przez tych, dla kogo koleje pracują?

TARYFY.

Zagadnienie taryf kolejowych należy do najtrudniejszych, a rozwiązanie tego zagadnienia wymagało dość długich, trwających nieraz lata i bardzo wnikliwych badań. Nawet w warunkach, gdy koleje znajdowały się w rękach kapitału prywatnego, dążącego do osiągnięcia zysku, powstawała zawsze kwestia: w jakim stopniu można obciążyć dany towar kosztami przewozu, by nie utracić samych przewozów, by przez zastosowanie odpowiednich taryf zapewnić ich rozwój, zapewnić sobie większe korzyści. Tak, a nie inaczej, stawiano tę sprawę przy opracowywaniu pierwszych taryf.

Koleje istnieją przeszło sto lat. W ciągu tego okresu wiele kolei prywatnych w Europie przeszło w ręce rządów, wiele kolei budowały państwa, i w wielu wypadkach same państwa przejęły na siebie inicjatywę budowy taryf, wychodząc ze słusznego założenia, że koleje stały się tak ważkim czynnikiem rozwoju życia gospodarczego, że tylko państwo może skutecznie rozwiązać to zagadnienie gospodarcze. By jednak zapewnić zaspokojenie potrzeb finansowych kolei, pań-

stwo, narzucając nawet kolejom prywatnym swoją politykę taryfową, chroniło je od strat, drogą zagwarantowania pewnego minimum zysku od włożonego w budowę kapitału. Jeżeli zyski te przekraczały ustalone normy, część ich przechodziła na rzecz państwa. W tych warunkach potrzeby finansowe kolei były zawsze zabezpieczone.

Przechodząc do obecnej sytuacji kolei w Polsce, stwierdzamy:

1) że praca kolei — przewozy —są na długie lata zagwarantowane,

2) że mimo całego wysiłku koleje nie są zdolne do zaspokojenia wszystkich potrzeb transportu,

3) że mimo płac personelu, ustalonych poniżej minimum egzystencji, koleje są dalekie od samowystarczalności i to w warunkach, gdy ani kapitał zakładowy nie jest oprocentowany, ani nie obciążono kolei żadnymi podatkami. (Są pewne świadczenia na rzecz państwa w postaci przewozów wojskowych według taryf specjalnych oraz przewozów repatriantów i przesiedleńców).

Tu właśnie dochodzimy do jakiejś dziwnej, paradoksalnej sytuacji. Byłoby to zrozumiałe, gdyby koleje na skutek kryzysu ekonomicznego miały zmniejszone przewozy. Nie — pracy jest tyle, że koleje nie mogą się z nią uporać, deficyty zaś rosną.

Dochodzi do tego, że towar wytrzymuje obciążenie jakąś dodatkową, bliżej nam nieznaną, czarną taryfą. Dochodzi do tego, że towar wytrzymuje ponadto jeszcze jedno dodatkowe obciążenie w postaci braku jego części, która ginie przy przewozie. I to towar wytrzymuje. Konsument za wszystko płaci, płaci o wiele więcej, niż można i należałoby pobrać drogą normalną. Płaci i klnie, klnie w czambuł wszystkich: i tych, co biorą i tych, co nie biorą. Nie biorą, lecz patrzą na to, jak inni biorą.

Z tym trzeba skończyć. Im prędzej, tym lepiej.

Nie wchodzę tu w szczegóły taryfowe. Nie wchodzę w rozpatrywanie poszczególnych klas taryfy. Poruszam problem zasadniczy, zdając sobie aż nadto dobrze sprawę, że zagadnienie takiej, czy innej rozbudowy taryf, mniejszego lub większego zróżniczkowania grup towarów, zrobi kto inny i zrobi to z całą fachowością, lepiej i dokładniej, niż mógłbym to ja uczynić. Wierzę, że pracą tą, wyjątkowo trudną i odpowiedzialną, zajmie się tak, jak na to praca ta zasługuje. Nie wchodząc w szczegóły twierdzę, że są to zagadnienia, które trzeba brać od czoła. Gdy chcę się ujarzmić wołu i zaprząc go do orki, trzeba go wziąć za rogi. Inny chwyt, pozornie bezpieczniejszy, może zawieść i stać się diablo niebezpiecznym. Można znaléźć się na rogach.

Wszystko wygląda na to, że i my znaleźliśmy się na rogach. Siedzimy tam może trochę niewygodnie, ale mocno.

Ażeby jednak zmienić ten stan, musimy dokładnie zbadać przyczyny, które wywołały i spowodowały taki, a nie inny skutek. Rozważając zagadnienia taryfowe, musimy nieraz rzucić okiem wstecz, sięgając nawet do historii budownictwa kolei i do celu, jaki tą drogą usiłowano osiągnąć. I tu ciekawy badacz sprawy budowy kolei spotyka się z bardzo interesującym zjawiskiem.

(Państwa, a raczej społeczeństwa, które pierwsze wkroczyły na drogę budowy kolei, postawiły sobie za zadanie połączenie pewnych ośrodków kraju, by tą drogą osiągnąć szybszą łączność między tymi ośrodkami, by usprawnić istniejącą do tego czasu komunikację. O przewozach masowych ładunków, przynajmniej w pierwszym okresie istnienia kolejnictwa nie myślano, a i samo zagadnienie budowy kolej niejednokrotnie poddawano ostrej krytyce.

Tym nie mniej i w tym pierwszym okresie, mimo wszystkie przeszkody, postawiono sobie jedną i jedynie słuszną zasadę pracy na zasadach handlowych. Okres ten jednak szybko minął.

Następuje okres drugi — zrozumienia doniosłości zagadnień transportu. Państwo występuje jako ważny czynnik decydujący. Państwo występuje nie jako budowniczy, lecz jako czynnik koordynujący działalność i pracę społeczeństwa, jako czynnik popierający i wspierający. W dużym stopniu przyczyniło się do tego stanowisko kół militarnych. W kołach wojskowych zorientowano się szybko, że należyte władanie transportem, to władanie nową bronią decydującą w rozgrywkach narodów.

Następuje wyścig pracy przy budowie kolei. Biorą w nim gorliwie udział państwa spóźnione. I państwa te widzą, że idąc drogą rozbudowy tylko handlowej, wyścig ten łatwo mogą przegrać. Powstaje nowa koncepcja: koncepcja połączenia potrzeb handlowych ze strategicznymi przy wyraźnym podporządkowaniu potrzeb handlowych — militarnym.) Tu daje nam najlepszy przykład ówczesna Rosja, która rozpoczyna rozbudowę transportu od budowy pierwszorzędnych magistrali, najlepiej i najsprawniej łączących pewne punkty państwa. Że przy zastosowaniu takiego systemu jakieś miasto pozostaje nieco z boku — to nic. To nic, że taki np. Kursk, miasto wielkości Lublina, pozostał w odległości około 13 km od dworca, a nasza Łomża 15 km. od małej stacyjki — Czerwony Bór. To fraszka. (W danym okresie ważniejszym było połączenie pewnych punktów państwa niż lokalne potrzeby tego czy innego miasta)

W drugim okresie następuje szereg ciekawych rozgrywek na tle zagadnień taryfowych. Jedną z nich przeprowadziły Niemcy z Rosją, dyskontując cały zysk na swój rachunek.

W przeciwieństwie do Rosji, budującej arterie łączące serce kraju i jego najważniejsze ośrodki z zachodnimi kresami państwa — Niemcy — we wschodniej części swego państwa (nasze Poznańskie i Pomorze), kierując się najwyraźniej względami natury militarnej, rozbudowały swą sieć kolei żelaznej. Sieć ta, jak pajęczyna, omotała granice państwa rosyjskiego, lecz miała jedną, i to wielką, wadę. Koleje te były wybitnie deficytowe. Niemcy postanowili ten stan zmienić. Przez narzucenie swoich warunków w chwili odpowiednio do tego wybranej, uzyskano, że Rosja zaczęła w nadmiernej ilości, zgoła dla Niemiec niepotrzebnej, eksportować zboże.

I o dziwo — z Niemiec, państwa wybitnie przemysłowego, Rosja — państwo rolnicze zaczyna sprowadzać duże ilości mąki żytniej, wyprodukowanej z żyta, pochodzącego gdzieś z okolic Kaługi, Riazani i innych odległych od Niemiec terenów. Rosja przy swoich ograniczonych środkach transportu, wykonywała pracę nie tylko zbędną, lecz dla jej interesów szkodliwą. Niemcy, mając nadmiar tych środków, zapewniły im pracę.

Sprawą tą zainteresowałem się jako jeszcze bardzo młody pracownik przy taksacji listów przewozowych, a przy tej okazji odcyfrowałem i inne ciekawe zagadnienie. Pewne powiaty, jak np. Garwoliński, część Kozienickiego i Łukowskiego, prowadziły znaczną gospodarkę hodowlaną. Z tej racji ludność tych powiatów była poważnym konsumentem i dla podtrzymania hodowli musiała sprowadzać zboże ze wschodu, lecz żeby zboże to było tańsze, należało mąkę z tego zboża brać od strony zachodniej. Działała tu szkodliwa dla Rosji, narzucona jej polityka taryfowa — dobra tylko dla Niemiec.

To jest drugi okres, który na kontynencie Europy trwa po dziś dzień. I w tym okresie, państwa wygrywając służbę transportu, jako instrument polityczny, jako jeden ze składników siły militarnej, dążyły zawsze do zupełnej samowystarczalności kolei. Oby okres ten, który odznacza niezdrowa cecha wzajemnych wymuszeń i szkodliwych rozgrywek, najrychlej został zakończony.

Ciekawa jest koncepcja rozbudowy kolei i polityka taryfowa państw kolonialnych w koloniach. Tu przed państwem powstały naraz trzy zagadnienia: pierwszym z nich było utrwalenie stanu posiadania terenu, drugim — zagospodarowanie terenów kolonialnych, w postaci surowców, trzecim — obrona kolonii. W koloniach — odmiennie od metropolii — należało jak najbardziej zagadnienia te połączyć, szukając w pierwszych latach korzyści, jakie można było uzyskać z całokształtu tych dziedzin, a nie z rozwiązania poszczególnych fragmentów.

Dlatego też udzielono poszczególnych koncesji, gwarantujących posiadaczom zysk, ochronę prawną i obronę. Należyte zaś wykorzystanie tych koncesji wymagało rozbudowy kolei, które w pierwszych latach mogły dawać nawet straty, lecz w łączności z całokształtem gospodarki — niewątpliwy zysk.

Idąc tą drogą, wybudowano, a raczej stworzono cud pracy ludzkiej — piękną Casablankę, potężny port Dakar, rozbudowano Algier, Tunis i inne. Doprowadzono do niezwykłego dobrobytu Nową Zelandię. Stworzono warunki pracy w innych koloniach. I co jest rzeczą niezmiernie charakterystyczną, zagadnienie bezrobocia, tak trapiące Europę, w większości kolonii jest zupełnie nieznane, a tam gdzie sporadycznie się ujawniło nie przejawiło się w formie tak ostrej, jak w Europie. Zorganizowany transport pokonał tam wiele trudności.

Nawet w koloniach zwyciężyła całkowicie koncepcja ściśle handlowa. Nawet kolej o tak małym ruchu, jak kolej Francuskiego Towarzystwa, łącząca Addis-Abbebę z Dżibutti, i ta kolej, spełniając inne zadania polityczne, strat nie dawała.

Polska nie jest niczyją kolonią. Centralne położenie nasze na najludniejszym kontynencie, kierunki dróg, obfitość pewnych surowców, a co najważniejsza lud chętny do pracy, który w jej poszukiwaniu przemierzył oceany, wszystko to razem wzięte powinno nam dać takie warunki, że mamy być krajem dobrobytu, nie zaś nędzy. Nasz najcenniejszy eksport, który wzbogacał inne narody — eksport ludzi powinien zniknąć raz na zawsze. W ciągu półtora niemal stulecia zubożył on nas zanadto. Powinniśmy postawić zagadnienie imigracji, a nie emigracji. Wszak nas — Polaków — jest za granicą około 8.500.000, co stanowi ponad 25% wszystkich Polaków, a około 35% ludności polskiej. Te osiem i pół miliona ludności pracuje nie dla nas.

Na tym odcinku może wiele zdziałać usprawnienie transportu. W naszym kraju jest to droga do powstania nowych warsztatów pracy, do należytego zatrudnienia milionów ludzi, do dobrobytu narodu. By się to jednak stało, trzeba by służba transportu była zdrowa, by warunki pracy dawały możność bujnego życia, a nie nędznej wegetacji.

Przystępując do leczenia chorego organizmu, szukamy przyczyny choroby, a następnie rozpoczynamy leczenie systematyczne, polegające przede wszystkim na usunięciu przyczyny, a nie jej skutków. Gdy pacjent zbyt cierpi, stosujemy zabiegi doraźne, czy to w formie zastrzyku, czy proszku od bólu głowy, byle pacjent nie cierpiał. Samo zaś leczenie trwa nadal.

Takie proszki od bólu głowy zastosowano do naszego pacjenta już dwukrotnie — ostatnio 20 sierpnia 1945 r. Możliwie, że powstanie konieczność zapisania choremu jeszcze jednej dozy, lecz na miły Bóg nie więcej. Pamiętajmy, że niewinne kogutki zawierają truciznę i, gdy ich damy zbyt wiele, mogą zatruć organizm.

Szukając przyczyn choroby naszego transportu, musimy cofnąć się wstecz i uprzytomnić sobie, w jakich warunkach koleje otrzymały swoje taryfy w okresie przedwojennym.

Promotorem i głównym budowniczym naszej taryfy przedwojennej był kryzys. By przeciwdziałać szerzącemu się bezrobociu, użyto wszelkich chwytów, między innymi obniżono taryfy. Gdy zaś kryzys powoli przemijał, nie starczyło czasu na przepracowanie zagadnień taryfowych — wybuchła wojna.

Nie należałoby więc dziś trzymać się ściśle i uparcie taryfy, którą pozwoliłbym sobie nazwać kryzysową. Moim zdaniem, należy zagadnienie taryfy poruszyć od nowa, uważając taryfę wprowadzoną 20 sierpnia 1945 roku za pierwszy krok na tej drodze. Warunki nasze, nasz system gospodarczy, uległy w porównaniu do okresu przed pierwszym września 1939 r. tak radykalnej zmianie, że musi ona znaleźć oddźwięk i w przebudowie naszej taryfy. Przypuszczam, że w tej myśli nazwano ją; „Tymczasowa Taryfa Towarowa PKP.".

Zdaję sobie sprawę i z tego, jak skomplikowała to zagadnienie gospodarka niemiecka, w okresie której wszystko było podporządkowane z jednej strony potrzebom wojennym, z drugiej zaś musiało ułatwiać rabunek polskiego mienia. Chleb polski, tłuszcze polskie, musiały być w Niemczech tanie.

Te grzechy, ten ciężar, przez nas niezawiniony, musieliśmy podjąć, gdyż na razie innego wyjścia nie było. Czas jednak ten ciężar z nas zdjąć.

Zdaję sobie sprawę że może okazać się niemożliwym w zbyt krótkim terminie przepracować i uzgodnić wszystkie te zagadnienia. Może powstać konieczność zapisania pacjentowi jeszcze jednego kogutka. Kogutek ten powinien być jednak ostatni.

Na zakończenie mała ilustracja. Trochę liczb, na które należałoby zwrócić uwagę.

Zaczynam od płac personelu, które stanowiły ponad 60% wszystkich wydatków.

W płacach personelu w latach 1924 — 34 mieściły się dość znaczne dodatki rodzinne. Dodatki te, jednakowe dla wszystkich, w niższych stopniach płac,

przy rodzinie składającej się z pięciu osób przekraczały znacznie zasadnicze uposażenie. Uposażenie było ustalone w punktach. Wartość jednego punktu zależała od cen rynkowych produktów i materiałów niezbędnych do utrzymania pracownika. Uposażenie pracownika wyrażone w złotych było zmienne, natomiast wartość jego była poniekąd stała.

Obliczone w ten sposób uposażenie określimy:

W latach 1924 — 26 liczbą 100;

w latach 1927 — 28, po wprowadzeniu 10-procentowego dodatku, liczbą 110;

w latach 1928 — 29, po wprowadzeniu dalszego 15-procentowego dodatku, liczbą 126,5.

Od roku bodajże 1931, z chwilą rozpoczęcia się kryzysu, płace zaczęły spadać. Cofnięto jeden dodatek, następnie drugi, wreszcie zmniejszono samo uposażenie o 7%.

W ten sposób uposażenie wyrażało się w latach 1934 — 39 liczbą 93.

Za jednym rozpędem rozprawiono się i z dodatkami rodzinnymi, które znikły.

Współczynnik eksploatacji, w latach dobrej dla pracowników kolejowych koniunktury, nie wykazywał znacznych odchyleń i wynosił:

w r. 1924	88,9
„ 1927	82,1
„ 1928	86,8
„ 1931	91,3

spadając w latach następnych:

w r. 1934	86,6
„ 1935	84,5
„ 1936	88,5
1937	80,8

Spadek w latach 1934, 1935 i 1937 był uzyskany nie skutkiem polepszenia się warunków gospodarczych. Zapłacił zań pracownik, którego już wówczas zepchnięto do poziomu egzystencji poniżej minimalnej normy.

Jeśli obecnie współczynnik eksploatacyjny nie wzrósł jeszcze do 250 — 300, to tylko zawdzięczać należy niewspółmiernie niskim płacom personelu kolejowego. Że współczynnik ten, przy istniejącym obecnie poziomie taryf, nie może być mniejszy, wskazują znów pewne liczby. I tak: taryfy towarowe, opracowane w zasadzie na podstawie taryf przedwojennych, kryzysowych, wzrosły sześciokrotnie;

koleje natomiast płacą za świadczenia przemysłu:

za węgiel, w porównaniu do cen z r. 1939, więcej... dziewięciokrotnie;

za drewno, zakupywane w lasach państwowych, przy wielomilionowych zaliczkach... czterdziestokrotnie.

za odlewy i wyroby żelazne..., trzydziesto—czterdziestokrotnie;

za inwentarz i materiały do zabezpieczenia ruchu pociągów, trzydziesto — czterdziestokrotnie.

W wielu przypadkach i te liczby nie są ostateczne, bowiem przemysł daje kolejom częstokroć ceny orientacyjne, a ceny ostateczne są zwykle wyższe.

Te cyfry są wymowne i wyraźnie świadczą o tym, że właściwie ciężar eksploatacji i chwiejną obecnie, bliską równowagi, sytuację finansową kolei, opieramy na niedostatku pracowników.

Jest to główna i istotna przyczyna demoralizacji, którą obserwujemy wśród niektórych pracowników.

Te cyfry, zdaniem moim, powinny być wzięte pod rozwagę — oczywiście po ich dokładnym zbadaniu — przy opracowywaniu taryf.

Tylko na tej drodze możemy zwalczyć istniejące zło.

Mgr Mieczysław Połojewski

Przewozy na rzekach

Wskutek działań wojennych liczne mosty na rzekach uległy zniszczeniu, co spowodowało znaczne utrudnienie komunikacji.

Aby umożliwić ludności przedostanie się z przeciwległych brzegów, w miejscach gdzie istniały mosty powstają przewozy promowe i przewozy łodziami. Przewozy przeznaczone do użytku publicznego są przede wszystkim urządzeniami komunikacyjnymi. Zadaniem niniejszego artykułu jest oświetlenie ze stanowiska obowiązujących przepisów sprawy urządzenia takich przewozów na rzekach i ułatwienie osobom zamierzającym urządzać omawiane przewozy, zorientowania się w odnośnych przepisach.

Ustawa wodna z dnia 19 września 1922 r., której jednolity tekst ogłoszono w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej rozporządzeniem z dnia 13 kwietnia 1928 r. (nr 62 poz. 574), ze zmianami wprowadzonymi rozporządzeniem Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 28. XII. 1934 r. (Dz. U. R. P. nr 110 poz. 976) — w artykule 27 ustęp 3 i 4 i w artykule 45 ustęp 1 punkt 8 wspomina o przewozach stałych, na których urządzenie wymagane jest uzyskanie pozwolenia władz wodnych, a w artykule 27 ustęp 5 o przewozach urządzonych czasowo dla transportu robotników lub materiałów, które nie wymagają pozwolenia władz wodnych. Poza tym powołane przepisy ustawy wodnej postanawiają, że na wodach prywatnych na urządzenie stałego przewozu wymagane jest pozwolenie władz wodnych tylko w tym przypadku, jeżeli przewóz ma być urządzony w celach zarobkowych (artykuł 27 ustęp 4 ustawy wodnej).

Z zestawienia powyższych artykułów wynika zatem, że pozwolenia władzy wodnej nie potrzeba:

a) na urządzenie niestałego przewozu,

b) na urządzenie przewozu na wodach prywatnych, jeżeli przewóz ma być urządzony nie dla celów zarobkowych,

c) na urządzenie przewozu czasowo dla transportu robotników lub materiałów.

Władzą wodną powołaną do wydawania pozwolenia na przewozy jest: odnośnie do rzek granicznych, żeglownych i spławnych władza administracyjna II instancji (art. 186 ustęp 1 litera a i litera b punkt

9 ustawy wodnej) odnośnie zaś do innych rzek — władza adminisracyjna I-ej instancji (artykuł 187 ustawy wodnej).

O ile rzeka, na której ma być urządzony przewóz, stanowi granicę dwu województw względnie powiatów, ma zastosowanie przepis punktu 2 artykułu 188 ustawy wodnej, tj. władzą właściwą jest w pierwszym przypadku Urząd Wojewódzki.

Jeżeli władzą właściwą do wydawania decyzji w sprawie przewozu jest władza administracji ogólnej I-ej instancji, odwołanie od tej decyzji przysługuje do władzy adminiśtacji ogólnej II-ej instancji.

Jeżeli natomiast władzą właściwą do wydania decyzji w sprawie przewozu jest władza administracji ogólnej II-ej instancji — odwołanie od tej decyzji przysługuje do Ministerstwa, przy czym, jeżeli chodzi o wody, na których odbywa się żegluga i spław, należy odwołać się — do Ministerstwa Komunikacji, natomiast jeżeli chodzi o inne wody — do Ministerstwa Rolnictwa i Reform Rolnych (rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 21 maja 1932 r. o zniesieniu urzędu Ministra Robót Publicznych, Dz. U.R.P. Nr. 51, poz. 479), oraz instrukcja w sprawie podziału spraw wodnych między resorty ministerialne (Dz. U.M.K. z dnia 10 grudnia 1934 r. Nr. 38, poz. 240). Ponadto przy ustalaniu kompetencji władz wodnych należy, między innymi, mieć na uwadze spis wód żeglownych, zawarty w artykule 261 ustawy wodnej, oraz wykaz wód spławnych umieszczony w załączniku do Rozporządzenia Prezydenta Reczypospolitej z dnia 9 listopada 1927 r. o regulacji i utrzymaniu wód spławnych (Dz. U.R.P. Nr. 102, poz. 882). Nawiasem uważa się, że wymienione wody uznano za żeglowne lub spławne w znaczeniu prawnym, faktycznie bowiem może być dana rzeka żeglowna lub spławna i na innych odcinkach.

Podanie o urządzenie i wykonanie stałego przewozu mą odpowiadać wymogom artykułu 191 ustawy wodnej, oraz wydanego na podstawie tego artykułu rozporządzenia Ministra Robót Publicznych z dnia 23 maja 1931 r., ustalającego zasady sporządzania projektów technicznych (Dz. U.R.P. Nr. 67, poz. 551).

Podanie o pozwolenie na stały przewóz poddaje się postępowaniu wodno-prawnemu z rozdziału II części VI ustawy wodnej. Ewentualne postępowanie wywłaszczeniowe opiera się również na przepisach ustawy wodnej, a nie prawa o postępowaniu wywłaszczeniowym z dnia 24. IX. 1934 r. (Dz. U.R.P. Nr. 86, poz. 776); artykuł 61 § 3 prawa o wywłaszczeniu zachowuje bowiem nadal w mocy przepisy ustawy wodnej.

Użyte w artykule 27, ustęp 4 ustawy wodnej wyrażenie „stałe przewozy" nasunęło w praktyce szereg wątpliwości.

Posługiwanie się bowiem w art. 27 ust. 4 i 5 ustawy wodnej terminem przewozy „stałe" i „czasowe" nasuwa przypuszczenie, że przez stałe przewozy ustawodawca prawdopodobnie rozumiał — stałe przewozy co do czasu. Gdyby jednak przyjąć wspomniane słowo w tym znaczeniu, to okazałoby się, że zgodnie z artyku.em 191 ustawy wodnej należałoby przed wydaniem orzeczenia na zarobkowy przewóz zwykłą łodzią przeprowadzać dość skomplikowane dochodzenie wodno-prawne (artykuł 184—229 ustawy wodnej); przy czym zainteresowany byłby zmuszony do przedłożenia dość kosztownych operatów technicznych (plan sytuacyjny, przekrój poprzeczny rzeki itp.). Wobec tego dotychczasowa praktyka interpretuje wyrażenie „stałe" przewozy w obu przypadkach przewidzianych w art. 27 ustęp 4 i art. 45 ustęp 1, punkt 8 ustawy wodnej w ten sposób, że nie oznacza ono ciągłości przedsiębiorstwa przewozowego pod względem czasu, lecz odnosi się do takich przewozów, które są opatrzone w urządzenia techniczne tego rodzaju, że pozostają one stale na jednym i tym samym miejscu. Typowym takim urządzeniem jest przewóz linowy (łańcuchowy) albo przewóz, dla którego musi być wybudowana specjalna zatoka, względnie przystań do lądowania.

Tylko przewozy stałe, jak wyżej wspomniano, wymagają uzyskania pozwoleń władz wodnych i w następstwie tego, tylko pozwolenia na stałe przewozy mają być wpisane do księgi wodnej. Takie tylko bowiem przewozy powodują konieczność poczynienia pewnych urządzeń brzegowych, wymagających rozpatrzenia ze stanowiska ustawy wodnej. Przez swe urządzenia linowe lub łańcuchowe stanowią one stałą, przeszkodę dla żeglugi, spławu i w ogóle użytkowania wody, są zatem związane z czynnościami, wychodzącymi poza ramy powszechnego użytkowania wody, przewidzianego w artukule 21 ustawy wodnej.

W przeciwieństwie do przewozów stałych należy rozróżnić przewozy niestałe, do których zaliczyć należy przewozy promami i przewozy łodziami, ale bez stałych urządzeń technicznych.

Na urządzenie przewozów niestałych nie jest wymagane pozwolenie władz wodnych i w związku z tym przewozy te nie podlegają także obowiązkowi wpisu do księgi wodnej. Gdy jednak przewozy niestałe, w rozumieniu wyżej przedstawionym, służą także do przewożenia osób, pojazdów i zwierząt, są więc urządzeniami komunikacyjnymi zastępującymi mosty, o ile znajdują się w ciągu dróg publicznych, lub dają skrócone połączenie pomiędzy przeciwległymi brzegami, przeto muszą być tak urządzone, aby zapewniały bezpieczeństwo publiczne i swobodę ruchów, oraz aby nie przeszkadzały żegludze.

W związku z powyższym wykonywanie przewozów niestałych, chociaż nie wymaga pozwolenia władz wodnych, jednak uzależniane jest od decyzji właściwych powiatowych władz administracji ogólnej, które powinny być wydawane w porozumieniu z Zarządami Drogowymi i Wodnymi, mającymi przepisać warunki, pod którymi ze stanowiska bezpieczeństwa publicznego, przepisów o ruchu drogowym i żegludze — przewozy te mogą być urządzane i wykonywane.

Naturalnie, że w tych przypadkach władze administracji ogólnej nie przeprowadzają obszernych dochodzeń urzędowych, przewidzianych przez ustawę wodną, lecz wydają decyzję w drodze uproszczonej. Stronom niezadowolonym z decyzji powiatowych władz administracji ogólnej, służy prawo odwołania się do wojewódzkich władz administracji ogólnej.

W powyższy sposób zebrane zostały przepisy prawne, dotyczące przewozów na rzekach.

Mgr Irena Radzymińska

Polska w międzynarodowych umowach komunikacyjnych

Międzynarodowe współżycie i wymiana wszelkiego rodzaju dóbr uzależnione są od rozwoju komunikacji, łączących narody na drogach lądowych, morskich i powietrznych.

O ile przed niewielu jeszcze laty głównym łącznikiem między narodami były linie kolejowe i żegluga morska, to obraz ten już w międzywojennym okresie uległ zasadniczym przekształceniom. Rozwój żeglugi powietrznej i motoryzacja przewozów na drogach bitych, pod względem szybkości w wielu przypadkach wyprzedziły komunikację kolejową i morską, współzawodnicząc lub współpracując z przewozami kolejowymi i morskimi. Już po pierwszej wojnie światowej zrozumiano, że i żegluga rzeczna nie może służyć gospodarczo jednemu państwu i konsekwetnie dążono do umiędzynarodowienia ważniejszych rzek w Europie.

Współzależność gospodarcza, walka o rynki zbytu dla wytwórczości rolniczej, górniczej i przemysłowej, postęp w dziedzinie różnych poszczególnych środków komunikacyjnych skłaniają i zmuszają narody do współpracy komunikacyjnej, opartej na dwu lub wielostronnych porozumieniach, które mają na celu skrócenie drogi przewozu, zniżenie kosztów przewozowych, wygodę klienta, przyśpieszenie dostawy, zniwelowanie trudności, wynikających z przepisów paszportowych, celnych, akcyzowych i weterynaryjnych. Porozumienia w dziedzinie komunikacyjnej pozwalają unikać przesiadania, względnie przeładunku na granicach państw, sąsiadujących ze sobą, ułatwiają bezpośrednie przechodzenie taboru z kraju do kraju, umożliwiają uzgodnienie czasów i rozkładów jazdy, dają możliwość korzystania na obcym terenie ze środków łączności itp.

Dzieje porozumień komunikacyjnych zapoczątkowały w ubiegłym stuleciu pierwsze koleje, uzgadniając ze sobą jednolitość budowy torów i taboru.

Dalszy rozwój kolei spowodował konieczną potrzebę porozumienia się poszczególnych zarządów kolejowych przede wszystkim w dziedzinie taryfowej, a to w celu zniwelowania walki konkurencyjnej. Szybka rozbudowa kolei, zagęszczenie sieci w poszczególnych krajach, skłoniły państwa do zawierania umów specjalnych lub umów ogólnych, obejmujących całokształt zagadnień o wzajemnej współpracy kolejowo-przewozowej.

Podobne zjawisko widzimy w komunikacji morskiej. Para i ropa naftowa przyczyniły się do gigantycznej rozbudowy flot handlowych poszczególnych krajów.

Rozpoczęła się walka konkurencyjna między narodami o pozyskanie przewozów. Gospodarczy rozwój obu Ameryk, otwarcie bram do Azji i Afryki, Kanał Panamski i Kanał Sueski powiększały to współzawodnictwo, które w końcu musiało doprowadzić do szeregu porozumień, zwanych umowami nawigacyjnymi.

Obecnie jesteśmy świadkami, że zwycięskie narody anglosaskie dążą do zapewnienia sobie niepodzielnych prawie wpływów w dziedzinie żeglugi powietrznej.

Dowodem tego są tzw. punkty oparcia na najważniejszych szlakach światowych, rozbudowa przemysłu lotniczego i dążenia do opanowania głównych ośrodków ropodajnych. W konsekwencji tego dojdzie zapewne do wielu porozumień w dziedzinie komunikacyjnej, i musi dojść, gdyż świat obecnie nie zniesie monopolu komunikacyjnego.

W naszych warunkach gospodarczych znaczenie kolei jest przeogromne i przypuszczalnie takim pozostanie jeszcze przez wiele lat. Dlatego też w pierwszym rzędzie w zestawieniu międzynarodowych umów komunikacyjnych uwzględnione będą umowy kolejowe, obejmujące możliwie całokształt stosunków Polski z obcymi państwami do września 1939 roku, oraz te umowy, które zawarto już po zakończeniu ostatniej wojny.

Zaznaczyć też trzeba, iż wiele międzynarodowych umów handlowych obejmuje jednocześnie postanowienia komunikacyjne, gdyż niejednokrotnie względy przewozowe rozstrzygają o samej możliwości rozwoju stosunków między umawiającymi się stronami.

Do umów komunikacyjnych należą też umowy pocztowe (telegraficzne, telefoniczne, radiotelegraficzne), turystyczne i w końcu umowy, dotyczące przesyłania do obcych państw siły i światła (energii elektrycznej).

O ile zagadnienie uregulowania komunikacji wewnątrz państwa nie nastręcza większych trudności i jest rozwiązane prawem komunikacyjnym, stanowiącym zbiór przepisów (norm) prawnych, dotyczących stosunków komunikacyjnych, np. przewozu osób, rzeczy itp., o tyle stosunki komunikacyjne międzypaństwowe wymagają dużego zrozumienia i współpracy narodów często z wyrzeczeniem się pewnych korzyści na rzecz innych kontrahentów.

W wyniku tej współpracy powstało międzynarodowe prawo komunikacyjne, będące całokształtem norm prawnych, regulujących stosunki komunikacyjne między państwami.

Międzynarodowe prawo komunikacyjne dzieli się na różne działy, w zależności od tego, jaki dział komunikacji obejmuje.

Jednym z najbardziej rozwiniętych działów prawa komunikacyjnego jest międzynarodowe prawo kolejowo-przewozowe.

Podstawę międzynarodowego prawa kolejowego tworzy prawo narodów, a wielostronne i dwustronne umowy kolejowe stanowią jego treść.

Dzięki licznym umowom, regulującym stronę techniczną czynności zdawczo - odbiorczych na granicy, podróżni, ich bagaże i towary przebywają za jednym biletem kolejowym, względnie listem przewozowym, tysiące kilometrów bez żadnych kłopotów.

Po pierwszej wojnie światowej nawiązanie komunikacji z zagranicą utrudnione było względami technicznymi i politycznymi.

Dość wspomnieć, że dopiero w 1922 r., po przyznaniu nam przez Komisję Wiedeńską wagonów poaustriackich i wagonów poniemieckich, mogliśmy przystąpić do znakowania wagonów i użyć je w ruchu międzynarodowym.

Jakie trudności istniały, dowodzi fakt, iż bezpośrednią komunikację z Francją z powodu przeszkód, czy-

nionych przez Niemców, nawiązano dopiero w parę lat po zakończeniu wojny.

W ostatnich latach przed drugą wojną światową mieliśmy już duży zasięg kolejowy i należeliśmy do ważniejszych organizacji kolejowych. Oto niektóre:

I

Union Internationale des Chemins de fer (U. I. C.) Międzynarodowy Związek Kolei Żelaznych, powstały w Paryżu w 1922 roku i obejmujący około 50 państw Europy, część Azji i Afryki Północnej.

Cel: Unifikacja i ulepszenie warunków eksploatacji kolei żelaznych dla ruchu międzynarodowego.

II

Bureau Central des Compensations (B. C. C.). Centralne Biuro Wyrównawcze, powstałe jako pochodna U. I. C. w 1925 r., mająca na celu uproszczenie spraw obrachunkowych.

III

L'Association Internationale du Congrès des Chemins de fer à Bruxelles.

IV

Europejska Konferencja Bezpośrednich Kursów.

V

Europejska Konferencja Rozkładów Jazdy.

Oprócz tego Polskie Koleje uczestniczyły w następujących umowach wielostronnych:

1) Konwencja Barcelońska z dnia 20.IV 1921 r. o wolności tranzytu przez obce terytoria kolejami żelaznymi i drogami wodnymi, otwartymi dla ruchu i przystosowanymi do tranzytu międzynarodowego.

2) Konwencja Rzymska (K. M. T.) o przewozie towarów kolejami żelaznymi, z dnia 23 listopada 1933 r., która zastąpiła Konwencję Berneńską (C. I. M.) z dnia 23 października 1924 r.

3) Konwencja Rzymska z dnia 23 listopada 1933 r. o przewozie osób i bagażu (K. M. O), która zastąpiła Konwencję Berneńską (C. I. V.) z dnia 23 paźdz. 1924 r.

4) Konwencja i statut o ustroju międzynarodowym kolei żelaznych, podpisane w Genewie dnia 9 grudnia 1923 r.

5) Umowa o wzajemnym używaniu wagonów osobowych i bagażowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. C.) z dnia 15 maja 1928 r.

6) Umowa o wzajemnym używaniu wagonów towarowych w komunikacji międzynarodowej (R. I. V.) z dnia 1 stycznia 1935 r.

7) Porozumienie o sposobie zamykania wagonów, mających przejść przez komorę celną z 1886 r.

8) Porozumienie w sprawie jedności technicznej dróg i taboru kolejowego z 1907 r. z późniejszymi zmianami,

oraz szereg ujednostajnionych przepisów, dotyczących poszukiwania, rozrachunków itp.

Liczne umowy oraz traktaty handlowe i nawigacyjne łączyły nas przed ostatnią wojną z wieloma państmami europejskimi i pozaeuropejskimi:

Belgia i W. Ks. Luksemburg. Konwencja handlowa i nawigacyjna. Bruksela 30.XII 1922 r. Dz. U. R. P. Nr 106 z 1923 r. Układ dodatkowy. Dz. U. R. P. Nr 70 z 1934 r.

Bułgaria. Porozumienie prowizoryczne w sprawach handlowych i nawigacyjnych 29.IV r. Sofia. Dz. U. R. P. Nr 6 z 1927 r.

Czechosłowacja. 1) Konwencja kolejowa w przedmiocie uregulowania wzajemnej komunikacji. Praga. 1927 r. Dz. U. R. P. Nr 84 z 1929 r.

Konwencja została uzupełniona protokółem z dnia 18 czerwca 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 6 z 1933 r. i protokółem 17 lutego 1933 r. Dz. U. R. P. Nr 97 z 1933 r.

2) Konwencja handlowa i nawigacyjna 10.II 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 22 z 1937 r.

Dania. Traktat handlowy i nawigacyjny. Warszawa. 22.III 1924 r. Dz. U. R. P. Nr 74 z 1924 r.

Estonia. Traktat handlowy i nawigacyjny 19.II 1927 roku. Tallin. Dz. U. R. P. Nr 38 z 1931 r.

Finlandia. Traktat handlowy i nawigacyjny. Warszawa 10.II 1923 r. Dz. U. R. P. Nr 81 z 1924 r.

Francja. Traktat handlowy i nawigacyjny. Paryż. 22.V 1937 r. Dz. U. R. P. Nr 54 z 1937 r.

Grecja. Konwencja handlowa i nawigacyjna. Warszawa 10.IV 1930 r. Dz. U. R. P. Nr 63 z 1931 r.

Hiszpania. Konwencja handlowa i nawigacyjna Madryt 14.XII 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 35 z 1936 r.

Holandia. Traktat handlowy i nawigacyjny 30.V 1924 r. Dz. U. R. P. Nr 60 z 1925 r. Warszawa.

Islandia. Traktat handlowy i nawigacyjny. Warszawa 22.III 1924 r. Dz. U. R. P. Nr 74 z 1924 r.

Litwa. Umowa komunikacyjna 25 maja 1938 r. Kowno. Dz. U. R. P. Nr 44 z 1938 r.

Łotwa. Traktat handlowy i nawigacyjny 12.II 1929 roku. Ryga. Dz. U. R. P. Nr 31 z 1931 r. Umowa kolejowa 12.II 1929 r. Ryga. Dz. U. R. P. Nr 15 z 1930 r.

Niemcy. Umowa kolejowa 27.III 1926 r. Berlin. Dz. U. R. P. Nr 48 z 1927 r. Uzupełnienia 2.IV i 8.VII 1937 r. Umowa o tranzyt wschodnio-pruski 21.IV 1921 r. Paryż. Dz. U. R. P. Nr 61 z 1922 r.

Norwegia. Traktat handlowy i nawigacyjny 22.XII 1926 r. Warszawa. Dz. U. R. P. Nr 84 z 1927 r.

Portugalia. Konwencja handlowa i nawigacyjna 28.XII 1929 r. Lizbona. Dz. U. R. P. Nr 37 z 1931 r.

Rumunia. Konwencja handlowa i nawigacyjna 23.VI 1930 r. Warszawa. Dz. U. R. P. Nr 84 z 1932 r.

Układ o komunikacji kolejowej 30.X 1929 r. Bukareszt. Dz. U. R. P. Nr 70 z 1931 r.

Konwencja o wolności tranzytu kolejowego z Polski do Polski przez terytorium rumuńskie pomiędzy stacjami Zaleszczyki a Jasieniów Polny 30.X 1929 r. Bukareszt. Dz. U. R. P. Nr 74 z 1931 r.

Konwencja o wolności tranzytu kolejowego z Polski do Polski przez terytorium rumuńskie na odcinkach kolejowych, leżących pomiędzy stacjami Kuty—Vijnita—Śniatyń—Załucze, jako też między stacjami Kuty—Vijnita — Stefanesti — Zaleszczyki. 30.X 1929 r. Bukareszt. Dz. U. R. P. Nr 72 z 1931 r.

Porozumienie w sprawie tranzytu i komunikacji sąsiedzkiej przez Kuty 21.VI 1935 r.

Zawarto również konwencję między Rzeczypospolitą Polską, Królestwem Rumunii i Republiką Czechosłowacką o wolności tranzytu kolejowego z Rumunii do Rumunii przez terytorium polskie i czechosłowackie na odcinkach kolejowych pomiędzy stacjami Grigore—Ghica Voda—Śniatyń — Załucze; Woroniecka — Jasina i Valea—Visauli, podpisaną w Pradze dnia 9 listopada 1929 r. (Dz. U. R. P. Nr 100 z 1931 r.)

Szwecja. Traktat handlowy i nawigacyjny 2.XII 1924 r. Warszawa. Dz. U. R. P. Nr 70 z 1925 r.

W. Brytania. Traktat hondlowy i nawigacyjny 26.XII 1923 r. Warszawa. Dz. U. R. P. Nr 57 z 1924 r.

Węgry. Porozumienie protokólarne z Węgrami w sprawie rozkładu jazdy i stawek taryfowych pociągów osobowych i towarowych przez Ławoczne oraz Sianki—Użok 23.III 1939 r.

i Konwencja o ruchu sąsiedzkim (wzajemna komunikacja kolejowa) 10 czerwca 1939 r.

Z. S. R. R. Konwencja kolejowa 24.IV 1924 r. Dz. U. R. P Nr 50 z 1925 r.

Protokół do konwencji 26.VII 1934 r. Dz. U. R. P. Nr 56 z 1935 r.

Porozumienie kolejowe (K. B. E.) Dz. U. R. P. Nr 2 1929 r.

Porozumienie kolejowe (K. B. R.) Dz. U. R. P. Nr 4 z 1928 r.

Stany Zjednoczone Ameryki Północnej. Umowa handlowa i nawigacyjna 15.IV 1931 r. Waszyngton. Dz. U. R. P. Nr 49 z 1923 r.

Chiny. Traktat przyjaźni handlowy i nawigacyjny 18.IX 1929 r. Nankin. Dz. U. R. P. Nr 62 z 1931 r.

Japonia. Traktat handlowy i nawigacyjny 7.XII 1922 r. Warszawa. Dz. U. R. P. Nr 5 z 1925 r.

Turcja. Konwencja handlowa i nawigacyjna 29.VIII 1931 r. Angora. Dz. U. R. P. Nr 82 z 1934 r.

Z wielu krajami zawarto przed ostatnią wojną również szereg umów i porozumień: lotniczych, telekomunikacyjnych, w sprawach wodnych, turystycznych itp.

Dla ruchu pasażerskiego mieliśmy otwartych około 40 stacji granicznych, a tym samym dogodną komunikację pasażerską z całym kontynentem europejskim.

Druga wojna światowa zahamowała na okres przeszło sześciu lat współżycie i współpracę państw we wszystkich dziedzinach.

W kolejnictwie odbiło się to tym bardziej, iż strony wojujące starały się jak najskuteczniej niszczyć sieć kolejową i komunikacyjną.

Ukończenie wojny przyniosło ze sobą dążenie do jak najszybszego naprawienia poczynionych szkód i strat, co następnie otwiera możliwości nawiązania bądź to nowych, bądź też starych porozumień i organizacji międzynarodowych.

Obok dawnych organizacji np. U. I. C., która wznawia swą działalność (zebranie ogólne wyznaczono na początek lutego br. w Paryżu), powstają nowe organizacje.

Taką nową międzynarodową organizacją o bardzo wielkim znaczeniu jest Europejska Centralna Organizacja dla Przewozów Śródlądowych E. C. I. T. O., powstała w Londynie 27 września 1945 r., a mająca na celu zapewnienie koordynacji zarówno ruchu przewozowego, jak i przydziału środków transportowych i materiałów, w celu ułatwienia jak najkorzystniejszych przewozów sił zbrojnych oraz stworzenia warunków dla prędkiego wznowienia normalnego ruchu przewozowego.

Polska przystąpiła do tej Organizacji i została wybrana do Egzekutywy Organizacji E. C. I. T. O. na jeden rok, łącznie z Czechosłowacją i Belgią. Egzekutywa składa się obecnie z delegatów czterech mocarstw i wybranych delegatów trzech państw.

Siedziba E. C. I. T. O. wkrótce ma się przenieść na kontynent. Biuro E. C. I. T. O. otwarto też w Warszawie.

Pierwsze bardzo ważne nawiązanie stosunków handlowo - komunikacyjnych po zakończeniu ostatniej wojny nastąpiło z naszym wschodnim sąsiadem.

W dniu 23 listopada 1945 r. zostały podpisane Umowy Moskiewskie, składające się z: umowy kolejowej o bezpośredniej komunikacji kolejowej, umowy granicznej, przepisów o przewozach wojskowych dla ZSRR przez koleje polskie i warunkach użytkowania taboru kolejowego ZSRR na kolejach polskich, protokółu do przepisów tymczasowych o przepuszczaniu pociągów ZSRR na kolejach polskich, przepisów o rozrachunkach, prowadzeniu sprawozdań i saldowaniu należności, polsko-radzieckiej taryfy na przewóz pódróżnych i bagażu, taryfy na przewóz towarów, instrukcji służbowej do taryfy oraz protokółu z narad.

W ramach Umów Moskiewskich uregulowano sprawy komunikacji z radziecką strefą okupacyjną Niemiec.

W toku finalizowania jest umowa lotnicza z ZSRR i ze Szwecją, a w przygotowaniu z Anglią, Ameryką itd.

W dniu 19 stycznia br. została parafowana umowa lotnicza z Czechosłowacją, wprowadzająca na razie trasy:

Warszawa — Praga — Paryż
Praga — Warszawa — Moskwa.

W stadium opracowania znajdują się umowy gospodarczo - komunikacyjne z Czechosłowacją.

Charakterystycznym zjawiskiem po ostatniej wojnie jest fakt, iż umowy międzynarodowe w zasięgu poczynają obejmować cały glob ziemski. Dla przykładu wspomnimy o Organizacji Narodów Zjednoczonych i o Międzynarodowej Umowie Gospodarczej z Bretton Woods. W skali międzynarodowej reguluje się zagadnienie, dotyczące pracy i opieki społecznej.

Umowy lotnicze obejmują wszystkie kontynenty.

Świat stał się mały, a Europa bardzo ciasna...

Suma pracy, doświadczenia i wiedzy, które stanowią o rzeczywistych wartościach umów międzynarodowych, musi być nieprzeciętna.

Znajdujemy się na progu tej pracy, lecz miejmy nadzieję, że sprostamy jej w całej pełni.

Inż. Tadeusz Tydelski.

Zasady eksploatacji bocznic kolejowych użytku prywatnego

Znaczenia bocznic kolejowych użytku prywatnego na ogół się nie docenia, gdyż mało znany jest fakt, że połowę naładunku na całej sieci P.K.P. dawały bocznice, co świadczy, że bocznice i stacje wzajemnie się uzupełniają. Poza tym ciężki przemysł oraz przedsiębiorstwa o masowej produkcji nie mogłyby istnieć nie mając bezpośredniego połączenia z koleją. Zdawałoby się, że tak kolejom, jak i posiadaczom bocznic musiało zależeć, by przewóz na bocznicach dokonywał się sprężyście, bez zbytnich formalności, lub uciążliwych manipulacyj przy przekazywaniu wagonów, wykupieniu przesyłek i td., tymczasem nie kładziono na to dostatecznego nacisku ze stratą dla obu stron.

Kolej opierała eksploatację bocznic na skądinąd słusznej zasadzie, że pobierane opłaty za przewóz po

bocznicach powinny być ograniczone do pokrycia kosztów własnych, lecz dążenie do ścisłego zachowania tej zasady nieomal ją spaczyło. Przewoźne za przewóz ładunków po bocznicy jest pobierane w formie opłat za podstawianie lub zabieranie wagonów ładownych. Opłaty te są różniczkowane w zależności od ilości jednocześnie podstawionych wagonów. Tak, np. jeżeli przewóz jednego wagonu na odległość 1 km. wynosił 2 zł., to za przewóz 3 wagonów pobierało się tylko 4,6 zł., zamiast 6, a przy 15 i więcej wagonach rachunek stawał się jeszcze więcej skomplikowany, mianowicie: oprócz należnej za 15 wagonów opłaty, wynoszącej 13 zł., za każdy następny wagon pobierano po 0.30 zł. Podstawianie na bocznicę i zabieranie z niej wagonów próżnych zasadniczo odbywa się bezpłatnie, jednak w wielu przypadkach stosuje się wyjątki, mianowicie: w razie zabrania wagonów, dla sprawdzenia ich wagi własnej, w razie zwrócenia wagonów niezaładowanych i td., jednym słowem przepisy normujące opłaty bocznicowe regulują je w 37 punktach, nieraz skomplikowanych, jak podano niżej.

Jeżeli po zabraniu wagonu ładownego z bocznicy na stację obsługującą, zostanie stwierdzone przeciążenie wagonu lub nieprzepisowe jego załadowanie, a wagon taki na żądanie posiadacza bocznicy, zgłoszone na piśmie i za zgodą kolei, zwrócony zostanie na bocznicę dla odładowania tam nadwyżki wagi lub poprawienia ładunku, to w takich przypadkach oblicza się opłatę bocznicową w następujący sposób:

a) za zabranie wagonu ładownego z bocznicy na stację,
b) za podstawienie wagonu ze stacji na bocznice dla dokonania odładunku lub poprawienia ładunku i
c) za ponowne zabranie wagonu z bocznicy na stacje po dokonanym odładunku lub poprawieniu ładunku.

W razie podstawienia na bocznicę na żądanie posiadacza bocznicy, zgłoszone na piśmie wagonów próżnych poza planem obsługi — opłatę bocznicową (za podstawienie) należy pobrać w rozmiarze pojedyńczym.

Ponieważ jednak „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych" nie przewidują takiego przypadku, należy żądać od posiadaczy bocznicy, aby w składanych deklaracjach zaznaczali obowiązkowo, że zgadzają się na uiszczenie opłaty bocznicowej za podstawienie.

Opłatę bocznicową należy obliczać w następujący sposób:

a) o ile wagony próżne, podstawione poza planem, zostaną zabrane z bocznicy w stanie ładownym również poza planem, należy, oprócz opłaty za podstawienie, pobrać także opłatę bocznicową w wysokości podwójnej za zabranie.

b) o ile wagony próżne, podstawione poza planem, zostaną zabrane po załadowaniu planowo, opłatę bocznicową należy pobrać pojedyńczo, przy czym nie należy wyodrębniać wagonów, podstawionych poza planem, a liczyć za całą grupę jednocześnie zabranych wagonów,

c) o ile na bocznicę będą podstawione jednocześnie poza planem wagony ładowne i próżne, to za grupę wagonów ładownych należy pobrać opłatę w wysokości podwójnej, a za grupę próżnych opłatę w rozmiarze pojedyńczym.

Za wagony próżne podstawione na bocznicę do naładunku i zwrócone z bocznicy z winy posiadacza bocznicy niezaładowane, opłatę bocznicową pobiera się w podwójnej wysokości; opłatę tę oblicza się nie za ogólną ilość wagonów, a za każdy wagon oddzielnie.

Zawiłe obliczanie opłat bocznicowych powoduje, że stacje stale się mylą w ściąganiu ich z posiadaczy bocznic, w dyrekcjach zaś całe sztaby pracowników sprawdzają pobrane na bocznicach opłaty i określają niedobory względnie nadpłaty. Ujawnione niedobory tylko równoważyły koszta utrzymania tych pracowników, nie dając nadwyżek, personel jednak na stacjach musiał być nadmierny, co w sumie przynosi kolei tylko straty.

W swoim czasie Ministerstwo Komunikacji przeprowadziło studia nad pracą i eksploatacją bocznic, oparte na odpowiedniej statystyce, w wyniku których zostały opracowane nowe przepisy bocznicowe. Przepisy te zostały uzgodnione z Państwową Radą Komunikacyjną, która wyłoniła specjalną Komisję; po gruntownym przestudiowaniu sprawy zaprojektowane przez Ministerstwo zasadnicze zmiany zostały akceptowane. Wybuch wojny stanął na przeszkodzie realizacji tego projektu i nowelizacji przepisów bocznicowych.

W projekcie swym Ministerstwo stanęło na stanowisku, że transport po bocznicach stanowi dalszy ciąg taryfowego przewozu po liniach kolejowych, nie należy więc go ograniczać tylko do podstawiania i zabierania wagonów, lecz traktować jako przewóz taryfowy na zasadach ogólnych. Wobec tego „Ogólne warunki utrzymania i eksploatacji prywatnych bocznic kolejowych", stanowiące nierozłączną część umów bocznicowych i normujące, tak przewóz po bocznicach, jak i w ogóle eksploatację bocznic zostały rozgraniczone w ten sposób, że część przewozowa została wydzielona w przepisy taryfowe, pozostała zaś część włączona do treści umów. Ma to duże znaczenie.

Pretensje do kolei oparte na taryfie przedawniają się po roku, pretensje z umów w ciągu 15 lat, zwrot więc wszelkiego rodzaju nadpłat obciąża kolej w ciągu tego okresu czasu, co daje możność biurom reklamacyjnym żerować na tym we własnym interesie z minimalną korzyścią dla posiadaczy bocznic, a dużą stratą dla kolei. Poza tym o ile wszelka zmiana przepisów przewozowych jest łatwa do przeprowadzenia w taryfie przez wydanie odnośnego zarządzenia w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, o tyle nawet drobna zmiana w warunkach ogólnych wymaga skomplikowanej procedury zawarcia ze wszystkimi posiadaczami bocznic dodatkowych umów. Jednocześnie z przeniesieniem do taryfy przepisów o przewozie po bocznicach, przepisy te zostały uproszczone. Warunki ogólne wymagają, by posiadacz bocznicy zawiadamiał stację obsługującą o tym, że wagony ładowne lub próżne są gotowe do zabrania, najpóźniej na godzinę przed terminem, który on podaje jako termin gotowości do zabrania. Ponieważ z reguły posiadacze bocznicy zwracają wagony w terminie właściwym, t. zn. w terminie wolnym od postojowego, projekt Ministerstwa zwal-

nia posiadaczy bocznicy od obowiązku zawiadamiania stacji obsługującej o gotowości wagonu do zabrania, ta zaś ostatnia zgłasza się po odbiór wagonu po upływie czasu wolnego od postojowego; posiadacz bocznicy obowiązany jednak uprzedzać stację obsługującą najpóźniej na godzinę przed terminem obsługiwania, jeżeli w tym terminie nie będzie żadnego wagonu gotowego do zabrania, w przeciwnym razie za bezużyteczny przebieg parowozu będzie się pobierać opłatę za dodatkowy przewóź. Dalej projekt ministerialny obowiązywał posiadacza bocznicy do przygotowywania na punktach zdawczo-odbiorczych zdawanych wagonów w oddzielnych grupach dla wagonów próżnych i ładownych pod rygorem zabierania przez kolej tylko tych wagonów, które dadzą się zabrać bez przegrupowywania. Od posiadaczy bocznic o własnej trakcji, wysyłających dziennie ponad 15 wagonów, projekt żądał grupowania zdawanych wagonów według kierunków w przypadkach, gdy tego będą wymagać warunki techniczno-ruchowe stacji. Zamiast opłat za podstawianie i zabieranie, projekt wprowadza przewoźne bocznicowe, analogicznie do taryfowego przewoźnego, które wobec tego oblicza się od wagonu, nie zaś od grupy wagonów. Zawiłe przepisy warunków ogólnych zostały zastąpione jednym: przewoźne bocznicowe oblicza się za odległość między stacją obsługującą, a punktem zdawczo-odbiorczym, wskazanym w umowie bocznicowej i pobiera się od każdego wagonu ładownego, niezależnie od jego rodzaju, odstawionego na punkt zdawczo- odbiorczy do wyładowania, lub z tego punktu na stację obsługującą do dalszego przewozu; wagony próżne zamówione do ładowania, o ile zostały zwrócone w stanie ładownym, oraz wagony próżne zwrócone po rozładowaniu kolej przewozi bezpłatnie. Za przewóz w pozostałych przypadkach, tak wagonów ładownych, jak i próżnych w obu kierunkach pobiera się opłaty za dodatkowy przewóz po bocznicach od każdego wagonu niezależnie od jego rodzaju.

Najbardziej istotne zmiany dotyczą jednak czasu wolnego od postojowego i samego postojowego. Projekt przewidywał, że o ile umowy bocznicowe nie będą zawierać oddzielnych postanowień, czas wolny od postojowego będzie się liczył od terminu planowego obsługiwania, w którym wagon odstawiono na bocznicę lub od terminu, na który wagon był zamówiony, do następnego terminu obsługiwania, nie mniej jednak jak siedem godzin. W razie odstawienia wagonu na bocznicę poza terminami obsługiwania bocznicy lub z opóźnieniem, okres wolny od postojowego przedłuża się do drugiego z rzędu terminu obsługiwania, o ile posiadacz bocznicy w pierwszym terminie miałby mniej niż 6 godzin do rozładowania lub załadowania wagonu.

Co się tyczy umów bocznicowych, to te zostały oparte na następujących zasadach. Przez wprowadzenie pojęcia przyłączenia bocznic do ogólnej sieci P.K.P. zostało sprecyzowane pojęcie bocznic kolejowych użytku prywatnego, jako bocznic, które stanowią i pozostają prywatną własnością posiadacza, pomimo że ruchem na niej kieruje kolej, analogicznie do przewozów w wagonach prywatnych, włączonych do taboru P.K.P.. To też sama nazwa została zmieniona i zamiast dawnej — umowa bocznicowa — została wprowadzona nowa — umowa o połączeniu bocznicy z ogólną siecią kolejową. Po przeniesieniu do taryfy części przewozowej w umowie pozostały tylko zastrzeżenia dotyczące przypadków, kiedy w przepisach taryfowych o przewozie po bocznicach jest wzmianka, że umowa może stanowić inaczej.

Druga kardynalna zasada, zmieniająca gruntownie same podstawy eksploatacji bocznic, znalazła swój wyraz w założeniu, że przewóz po bocznicach nie stanowi odrębnego przewozu, lecz jest dalszym ciągiem taryfowego przewozu po liniach P.K.P.

Poza podanymi wyżej zastrzeżeniami, postanowienia umowy dotyczą utrzymania bocznic, zmian w układzie torów i rozwoju bocznic oraz używania ich przez dyrekcję i osoby trzecie w ten sposób, ze część ogólna, dotycząca wszystkich posiadaczy bocznic, została oddzielona od postanowień ważnych tylko w poszczególnych przypadkach, gdy w ogólnych warunkach jest to wszystko ujęte razem, co jak było wspomniane wyżej komplikuje wprowadzenie zmian.

Postanowienia dotyczące utrzymania bocznic doznały również znacznego uproszczenia. Ogólne warunki przewidują, że utrzymania bocznicy (torów, podtorza, mostów, przejazdów, urządzeń bezpieczeństwa ruchu itd.) tudzież oczyszczania bocznic od śniegu i lodu na gruncie kolei dokonują P.K.P. na koszt posiadacza bocznicy, poza gruntami kolejowymi — posiadacz bocznicy swoim staraniem i kosztem. Na skutek powyższego kolej wystawia posiadaczom bocznic rachunki, obliczane podług stawek Ministerstwa, ogłaszanych corocznie na cały rok z góry. Rachunki te są płatne w ratach kwartalnych i zawierają kilkanaście pozycji, co świadczy, jak kolej drobiazgowo szacuje swe świadczenia w dążeniu do ścisłego przestrzegania zasady zwrotu kosztów własnych. Chociaż koszty te są nieznaczne w porównaniu z opłatami przewozowymi, jednak dla posiadaczy bocznic są uciążliwe, ponieważ płatne są okresowo, a nie bieżąco; poza tym nie pozwalają z góry przeprowadzić kalkulacji kosztów transportu, niezbędnej ze względu na ogólną kalkulację handlową, zwłaszcza w przypadkach, gdy posiadaczowi bocznicy chodzi o przerzucenie kosztów transportu na klienta. Podział kosztów utrzymania został zachowany i w projekcie, jednak z tą różnicą, że opłata świadczeń dla posiadaczy bocznicy ze strony kolei jest wkalkulowana w przewoźne bocznicowe, przez co uniknięto wyżej podanych trudności. Projekt wychodzi z założenia, że jeżeli przy przewozach po swych liniach kolej wszystkie koszty, a zatym i koszty utrzymania torów wkalkulowuje w przewoźne, operując wartościami przeciętnymi, to system ten może być w równej mierze zastosowany i przy przewozach po bocznicach z korzyścią dla obu stron.

Do kosztów utrzymania dolicza się również koszty smarowania i oświetlania rozjazdów, obsługiwania i tp. Co się tyczy zmian w układzie torów i rozwoju bocznic to projekt różni się od ogólnych warunków tylko w szczegółach. Tak w przypadkach, gdy przebudowa stacji obsługującej i urządzeń bezpieczeństwa ruchu na niej i tp, będzie wymagać zmian w układzie torów i w urządzeniach bocznicowych, ogólne warunki stanowią, że koszta tych robót w granicach gruntów kolejowych ponosi dyrekcja, projekt zaś wprowadza podział tych kosztów w sposób następujący. Jeżeli zmiany będą wymagać tylko robót ziemnych i przesunięcia rozjazdu odgałęziającego bocznicę nie dalej jak mniej więcej 75

m, to roboty w granicach wywłaszczenia kolej przeprowadza swoim kosztem, poza tymi granicami — posiadacz bocznicy. Potrzebne szyny, rozjazdy i urządzenia bezpieczeństwa w obu przypadkach obowiązany jest dostarczyć posiadacz bocznicy, kolej jednak na jego żądanie obowiązana jest mu te materiały wydzierżawić. W innych przypadkach posiadacz bocznicy będzie ponosił część kosztów robót, które będą dokonywane i na gruncie kolei. W razie niedojścia do porozumienia kolei przysługuje prawo natychmiastowego rozwiązania umowy bez uprzedniego wypowiedzenia jej.

Warunki używania bocznic przez dyrekcję i osoby trzecie oraz urządzanie odgałęzień i przecięć zostały w projekcie znacznie zmnienione i uproszczone. Tak, ogólne warunki przewidują, że dyrekcja ma prawo używać do własnych potrzeb torów bocznicowych położonych na gruntach kolejowych, tudzież części bocznicy, leżącej poza gruntami kolejowymi, jeżeli na tym nie ucierpi prawidłowe obsługiwanie samej bocznicy. Za używanie przez dyrekcję powyższych części bocznicy nie należy się posiadaczowi bocznicy żadnego wynagrodzenia, jeżeli to używanie nie będzie miało charakteru stałego. Jeżeli jednak używanie przybiera charakter stały, to dyrekcja winna uiszczać posiadaczowi bocznicy odpowiednie wynagrodzenie, uwzględniając wartość współczesną używanej części bocznicy oraz stosunek rozmiaru przewozu dokonanego dla posiadacza bocznicy i dokonanego dla dyrekcji. Poza tym dyrekcja ma prawo udzielać pozwoleń osobom trzecim na używanie części bocznicy, położonej poza obrębem przedsiębiorstwa, prowadzonego przez posiadacza bocznicy, ma prawo urządzać odgałęzienia i przecięcia tej bocznicy na użytek własny lub osób trzecich; z prawa tego jednak może korzystać tylko za zgodą posiadacza bocznicy. W razie niedojścia w tym względzie do zgody między dyrekcją i posiadaczem bocznicy rozstrzyga Ministerstwo Przemysłu i Handlu. W tym przypadku obsługiwanie na rzecz osób trzecich zaczyna się dopiero po zawarciu z nimi przez dyrekcję umów bocznicowych. Osoby trzecie są obowiązane za współużywanie zapłacić posiadaczowi bocznicy na jego żądanie wynagrodzenie. Jeżeli między posiadaczem bocznicy, a osobą trzecią nie dojdzie w tym względzie do porozumienia, to wynagrodzenie określi tymczasowo dyrekcja, uwzględniając przy tym współczesną wartość używanej części bocznicy; co się zaś tyczy zwrotu kosztów utrzymania, nadzoru, obsługiwania i tp. to wysokość tych kosztów należy oznaczyć w stosunku do długości wspólnie używanej części bocznicy, oraz do rozmiarów przewozu, dokonywanego przez osoby trzecie na wspólnej części bocznicy. W razie sporu pomiędzy stronami wysokość wynagrodzenia zostanie określona przez arbitraż; jeżeli strony nie zgodzą się co do wyboru superarbitra, to wyznaczy go dyrekcja. Posiadacz bocznicy obowiązany jest na czas trwania jego umowy bocznicowej z dyrekcją, przyznać za odrębnym wynagrodzeniem zainteresowanym stronom prawo korzystania ze wszystkich części gruntów będących jego własnością, na których jest ułożona bocznica i odgałęzienie bocznicy, jeżeli te grunta są nieodzownie potrzebne do prowadzenia ruchu. W razie sporu między stronami wysokość tego wynagrodzenia określi jak wyżej arbitraż.

W projekcie Ministerstwa Komunikacji sprawa jest ujęta inaczej w sposób następujący. P.K.P. mają prawo używać bocznicę do własnych potrzeb, bez odszkodowań na całej długości od rozjazdu odgałęziającego do punktu, do którego wolno posiadaczowi bocznicy przetaczać wagony, jeżeli na tym nie ucierpi prawidłowe obsługiwanie bocznicy. P.K.P. mają prawo urządzać według swego uznania, bez odszkodowania posiadacza bocznicy, odgałęzienia i przecięcia na części bocznicy znajdującej się na gruncie kolei na użytek własny oraz osób trzecich, z którymi w tym przypadku kolej zawiera umowę bocznicową. Kolej będzie korzystać ze wspólnej części bocznicy bezpłatnie, osoby zaś trzecie za odszkodowaniem posiadacza bocznicy w wysokości różnicy przewoźnego na bocznicach przyłączonych i wynajętych, liczonej od każdego wagonu przetaczanego po wspólnej części bocznicy dla osoby trzeciej. W razie rozwiązania umowy z posiadaczem bocznicy lub wstrzymania na niej ruchu jednocześnie rozwiązuje się umowę z osobą trzecią i wstrzymuje się ruch na jej bocznicy. Posiadacz bocznicy może urządzać odgałęzienia i przecięcia na użytek własny lub osób trzecich na części bocznicy znajdującej się na jego gruntach tylko za zgodą dyrekcji i na warunkach przez nią wskazanych. Posiadacz bocznicy jest obowiązany pozwolić na połączenie ze swą bocznicą — w każdym punkcie poza obrębem swego przedsiębiorstwa — bocznicy służącej do celów wyższej użyteczności publicznej na warunkach umownych z posiadaczem tej bocznicy. W razie sporu co do warunków połączenia decyduje ostatecznie Ministerstwo Komunikacji.

Do wzoru umowy o przyłączeniu bocznicy do ogólnej sieci kolejowej w projekcie Ministerstwa są dołączone komentarze co do zasad i norm, które dyrekcje miały stosować, a to w celu ujednostajnienia postępowania dyrekcji oraz w celu poinformowania posiadaczy bocznic o zastrzeżeniach, które mogą poczynić w umowach. Komentarze dotyczą zastrzeżeń, których umieszczenia w umowie wymagają przepisy taryfowe, a które będą miały zastosowanie na danej bocznicy, jak przewóz przesyłek drobnych, przetaczanie wagonów po bocznicy parowozem kolejowym, przewozu w obrębie bocznicy i td. oraz zastrzeżeń wynikających z samej umowy, np. co do personelu opłacanego przez posiadacza bocznicy. Poza tym komentarze dotyczą specjalnych zastrzeżeń w przypadkach nieprzewidzianych, bądź w przypadkach odchyleń od wzoru umowy lub norm ustalonych przez Ministerstwo. Na umieszczenie w umowach tych specjalnych zastrzeżeń dyrekcje powinny uprzednio uzyskać zgodę Ministerstwa.

Reasumując widzimy, że nowelizacja przepisów bocznicowych w projekcie Ministerstwa sprowadza się: 1) do wyodrębnienia z umów bocznicowych części przewozowej i umieszczenia jej w taryfie, 2) do ujednostajnienia przewozów po bocznicach z przewozami po liniach kolejowych w oparciu na przewoźnym bocznicowym i 3) do uzależnienia terminów wolnych od postojowego na bocznicach od terminów obsługiwania. Jednak wszystkich możliwości usprawnienia przewozów po bocznicach oraz ułatwienia ich eksploatacji projekt Ministerstwa nie wyczerpał. Tak umieszczenie w taryfie odległości bocznicowych dla bocznic o masowych przewozach,

jak to ma miejsce dla bocznic węglowych, dałoby możność opłacania przewoźnego jednocześnie z przewoźnym taryfowym, co ostatecznie ujednostajniłoby przewozy bocznicowe i taryfowe. Poza tym byłoby wskazane zmienić uciążliwą dla obu stron procedurę regulowania taryfowych należności przewozowych oraz opłat bocznicowych, składowego, postojowego, opłat za grupowanie wagonów, tudzież za pracę lub przebieg parowozu itp. przy pomocy rachunków otwartych, która to procedura ponadto powoduje dla posiadacza bocznicy nieprodukcyjne zamrażanie gotówki, zwłaszcza niewskazane przy masowym obrocie wagonów.

Z powyższego wynika, że przepisy bocznicowe wymagają nowelizacji i że stanowisko Ministerstwa było pod tym względem słuszne. Sprawa ta obecnie nie straciła nic na aktualności, przeciwnie stała się naglącą; z powodu działań wojennych 80—90% umów bocznicowych zaginęło, kolej więc stoi przed zadaniem zawarcia nowych umów prawie ze wszystkimi posiadaczami bocznic. Moment ten należy wykorzystać do znowelizowania przepisów bocznicowych, zaś chwila obecna daje możność do śmiałych i radykalnych posunięć i pod tym względem projekt Ministerstwa jest może za ostrożny.

Inż. Zenon Wiłun

Nasze przyszłe autostrady

I. Wstęp.

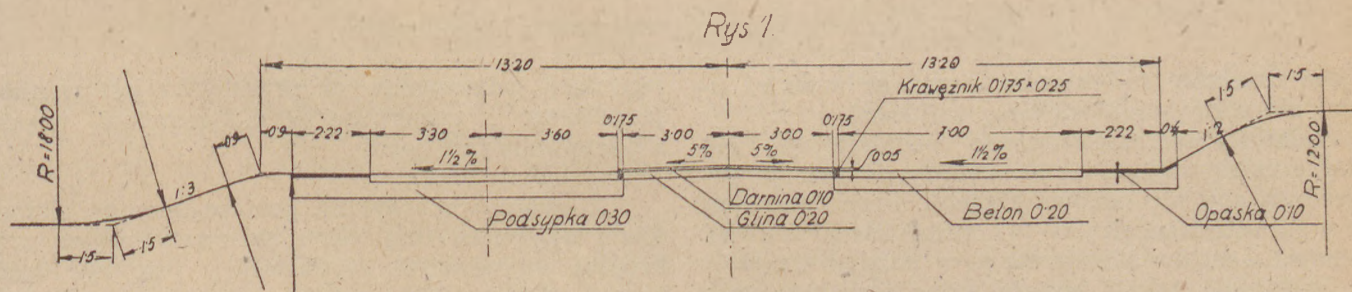
Marzeniem i dumą każdego drogowca jest projektować i budować autostrady. Z pewnością już w niedługim czasie zagadnienie budowy autostrad stanie przed drogowcami polskimi z całą gwałtownością potrzeb nie tylko naszych, lecz i międzynarodowych. Kraj nasz leży na skrzyżowaniu wielkich, światowych szlaków komunikacyjnych. Ruch samochodowy zdobywa sobie coraz szersze dzidziny transportu, a w przewozach pasażerskich i drobnicowych napewno będzie przeważał nad innymi środkami komunikacji. Już obecnie sygnalizuje się w świecie budowę towarowych i osobowych pociągów samochodowych, autokarów z sypialnymi miejscami i samochodów ciężarowych o ładowności do 20 t; szybkości dla tych maszyn są przewidziane do 80 km./godz. Zastosowanie zaś napędu atomowego dla aut jeszcze bardziej przyczyni się do rozwoju komunikacji samochodowej. Trudno sobie wyobrazić, abyśmy pozostali na dotychczasowym poziomie motoryzacji i że światowy ruch tranzytowy mógłby omijać nasz kraj. Będziemy zmuszeni budować autostrady, obecnie zaś powinniśmy przygotować się do ich projektowania.

Artykuł niniejszy jest próbą zestawienia głównych zasad projektowania naszych przyszłych wielkich dróg samochodowych, dostosowanych do oczekiwanego ruchu automobilowego, do naszych warunków klimatycznych i naszych możliwości finansowych.

Dotychczasowe doświadczenie w budowie dróg pouczyło nas, że nie wszystko to, co jest dobre dla innych krajów, odpowiada naszym warunkom. Dlatego też, korzystając z bogatego doświadczenia innych, trzeba zastanowić się, jak należy projektować i budować nasze przyszłe autostrady.

Z a d a n i e m autostrady jest — być bezpieczną i ekonomiczną dla masowego i szybkiego ruchu samochodowego o każdej porze dnia i roku.

Każdy element autostrady powienien temu zadaniu służyć i jemu być podporządkowany. To też odmienne niż dla zwykłych dróg kołowych winne być trasowanie, przekrój podłużny i przekrój poprzeczny autostrad. Najbardziej zaś charakterystycznym jest ten ostatni.



Rys. 1. Normalny przekrój autostrady amerykańskiej

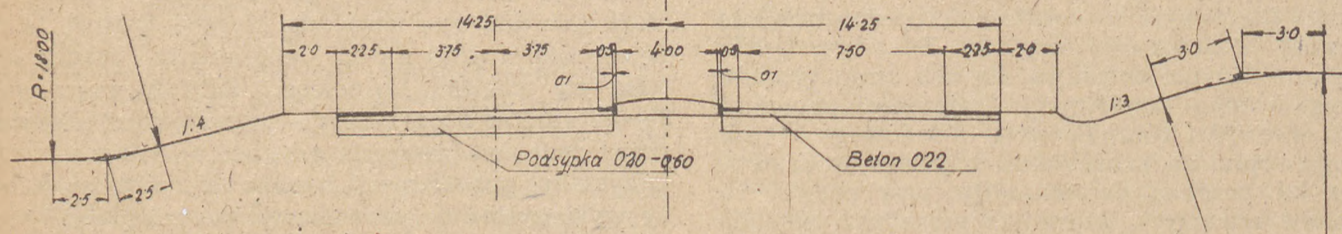
II. Przekrój poprzeczny.

Przekrój poprzeczny autostrad w innych krajach przechodził różne ewolucje i ostatecznie ukształtował się, jak podano na rys. 1, 2, i 3.

W każdym z powyższych przekrojów widzimy te same elementy:

a) dwie dwutorowe jezdnie jednokierunkowe,
b) rozdzielający je pas zieleni i
c) szerokie opaski postojowe na poboczach.

Wspólnota i podobieństwo tych elementów we wszystkich przekrojach nie jest czymś przypadkowym, lecz wynikiem dość długich prób i doświadczeń przy budowie i eksploatacji autostrad na przestrzeni już kilku tysięcy kilometrów w ciągu kilkunastu lat.



Rys. 2. Normalny przekrój autostrady niemieckiej.

Dwutorowe jezdnie jednokierunkowe gwarantują szybkość i masowość ruchu samochodowego.

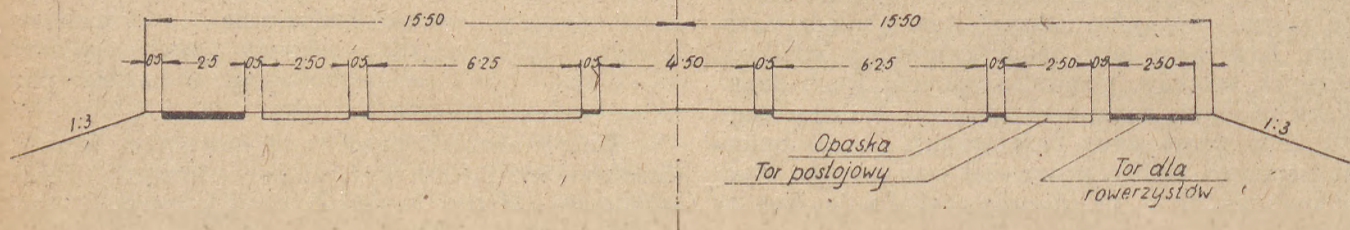
Pas zieleni pomiędzy jezdniami rozgranicza poruszające się w przeciwnym kierunku samochody, zabezpiecza je od zderzenia się oraz zmniejsza wpływ wytwarzanego przez nie naporu powietrza. Należy podkreślić, że auta na wewnętrznych torach poruszają się z ogromną względną szybkością do 320 km/godz. Pas zieleni poza tym zmniejsza w nocy oślepiające działanie reflektorów, przez co również umożoliwia utrzymanie większej szybkości.

Zadaniem szerokich opasek postojowych jest zachęcić zatrzymujące się samochody do postoju poza jezdnią, aby nie tamowały ruchu. Przy masowym ruchu na autostradach jest to koniecznością i pomimo znacznych kosztów stosuje się je w każdym kraju.

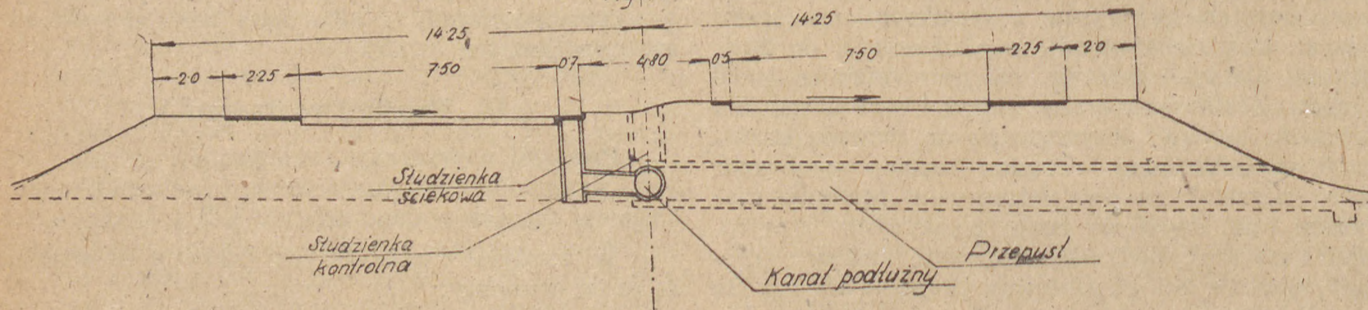
Podkreślić należy jeszcze jedną wspólną cechę dla w. w. przekrojów, że jezdnie są płaskie — jednospadowe: spadek poprzeczny na prostych odcinkach jest skierowany ku poboczom i rowom, na łukach zaś — ku środkowi łuku (rys. 4).

Stosowanie płaskich jezdni jest koniecznym ze względu na duże szybkości, osiągane przy wyprzedzaniu się aut; gdyby jezdnie były dwuspadowe, wóz przy przejściu na tor wewnętrzny przechylałby się, co jest nieprzyjemne, a nawet i niebezpieczne, w szczególności dla wysoko ładowanych samochodów ciężarowych. Poza tym jezdnie jednospadowe są łatwiejsze do wykonania, a przede wszystkim łatwiej na nich utrzymać karność jazdy u kierowców. Na jezdniach dwuspadowych szoferzy najchętniej jadą środkiem jezdni, aby uniknąć przechyłki wozu; na jezdniach jednospadowych przechyłka jest wszędzie jednakowa i obserwuje się u kierowców większe zdyscyplinowanie jazdy.

Niewątpliwa celowość poszczególnych elementów i względnie długi okres stosowania w. w. przekrojów poprzecznych wydawałyby się być dostateczną rękojmią ich wartości.



Rys. 3. Normalny przekrój autostrady holenderskiej.



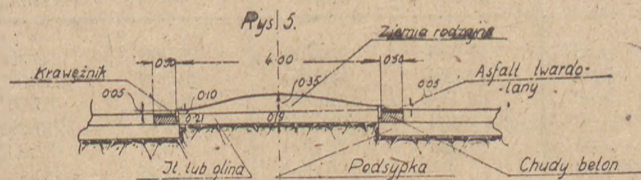
Rys. 4. Przekrój poprzeczny na łuku.

Wadą ich jest jednak pas zieleni. Efektowny, szczególniej na fotografiach, pas zieleni w praktyce jest powodem wielu kłopotów.

Po pierwsze: poszerzając koronę drogi o 5 — 10 m, nie spełnia w całości swojego przeznaczenia w nocy, gdyż jest za wąski, aby izolować oślepiające

działanie reflektorów. W krajach południowych umieszczają na nim żywopłoty i krzaki jako zasłony przed światłami. U nas jest to niemożliwe ze względu na zamiecie śnieżne. O oświetlaniu zaś lampami elektrycznymi nie ma mowy ze względu na koszt i niebezpieczeństwo umieszczania słupów w koronie drogi.

Po drugie: pas zieleni umieszczony pośrodku korony drogi powinien być zabezpieczony od przesiąkania weń wody opadowej, gdyż wysokie nasypy, szczególniej usypane z gruntów plastycznych, mogą łatwo zdeformować się, a nawet rozpłynąć. Wywołuje to konieczność izolacji pasa zieleni warstwą nieprzepuszczalnej gliny, (rys. 5).



Rys. 5. Zabezpieczenie pasa zieleni od wody opadowej.

Nasiąkanie korony drogi wodą opadową prowadziłoby również do powstania deformacji nawierzchni w ziemie, co jest na autostradach niedopuszczalne nawet w minimalnym stopniu.

Po trzecie: izolacja gliną powoduje, że roślinność w pasie zieleni znajduje się w sztucznych warunkach biologicznych. Podczas suszy trawa łatwo wysycha i częstokroć staje się pastwą pożarów, wywołanych przez wyrzucane niedopałki papierosów lub przez iskry niespalonej sadzy z tłumników. Pożary są niebezpieczeństwem dla samochodów, a pogorzelisko nie jest w żadnym wypadku ozdobą autostrady.

Po czwarte: szeroki pas zieleni w zimie powinien być oczyszczany ze śniegu na równi z nawierzchnią, gdyż nie oczyszczony spowodowałby zaspy śnieżne. i na wiosnę ze względu na konieczność oczyszczania ścieków i studzienek ze śniegu i lodu.

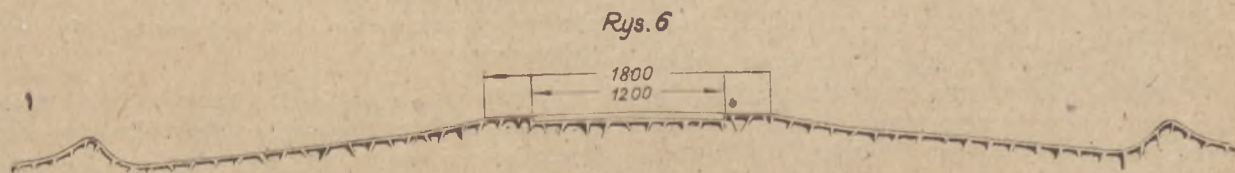
Reasumując wady pasa zieleni, a więc: poszerzenia korony drogi, niezupełne zapobieganie oślepianiu się reflektorami, konieczność izolacji gliną, pożary trawy i krzaków w czasie suszy, trudność i koszt utrzymywania drogi w zimie oraz kosztowne odwodnienie na łukach — należy zauważyć, że pas zieleni jest prawdziwą piętą Achillesa dla autostrad, szczególniej w naszych warunkach klimatycznych.

Inne możliwości rozwiązania przekroju poprzecznego są następujące: albo pozostać przy dotychczasowym typie dróg kołowych z zastosowaniem czterotorowej jezdni bez pasa zieleni pośrodku, albo budować dla każdego kierunku ruchu jezdnię na dwu oddzielnych koronach.

Dotychczas w krajach północnych stosowano typ pierwszy; — jako przykład może służyć automagistrala Moskwa — Mińsk, o szerokości nawierzchni 12 m i szerokości korony 18 m. Przy budowie tej drogi zastosowano również specjalne środki ostrożności przeciw zaspom śnieżnym w postaci płaskiego kształtu nasypu i szerokich rowów bocznych z wałami ziemnymi, jako zasłonami przeciwśnieżnymi (rys. 6).

Typ z jedną czterotorową jezdnią jest tani do wykonania i łatwy do utrzymania w zimie, co jest b. ważne dla krajów północnych, lecz szybkości przy większym natężeniu ruchu nie mogą przekraczać 100 km/godz. To też typ ten nie może być zastosowany dla autostrad o dużym natężeniu ruchu (10.000 — 20.000 samochodów na dobę) i dla dużych szybkości — do 160 km/godz.

Typ drugi natomiast, z dwiema rozdzielonymi koronami, całkowicie odpowiada stawianym autostradzie wymaganiom i naszym warunkom klimatycznym; jest jedynie nieco droższy od typu jednokoronowego. Najpoważniejszym jednak atutem, przemawiającym za zastosowaniem tego typu, jest możliwość wykonania autostrady w dwu etapach: najpierw jednej połowy, która może zaspokoić po-



Rys. 6. Przekrój poprzeczny drogi Moskwa — Mińsk

W naszych warunkach klimatycznych oczyszczanie ze śniegu byłoby niejednokrotnie b. kosztowne i b. trudne do wykonania, przerwy zaś w masowym ruchu samochodowym powodowałyby wielkie straty dla gospodarki ogólno - społecznej.

Po piąte: na łukach należy stosować specjalne odwodnienie za pomocą ścieków, studzienek i kanalizacji (rys. 5). Ponieważ obecnie dąży się do trasowania autostrad łukami z wyłączeniem odcinków prostych kanalizacja taka powinna być na całej trasie, co nie tylko podnosi koszt budowy, lecz również zwiększa wydatki na utrzymanie drogi w zimie

trzeby niezbyt jeszcze natężonego ruchu i dopiero po osiągnięciu większego natężenia ruchu możnaby wykonać w pewnej odległości drugą połowę.

Zestawienie kosztów budowy autostrady z pasem zieleni i z dwiema oddzielnymi koronami jest podane w tab. I wg. cen przedwojennych. Obliczenia są wykonane przy założeniu, że wymiary jezdni opasek i poboczy są jednakowe dla każdego typu: szerokość jedni 7,50 m., opaska postojowa — 2,50 m., opaska wewnętrzna — 0,50 m., pobocze — 2,00 m., pas zieleni — 5,00 m., wysokość nasypu h = 1,00 m., i skarpy o nachyleniu 1:3.

Szerokość korony z pasem zieleni pośrodku byłaby równa
2×7,50+2×2,50+2×0,50+2×2,00 + 5,00 = 30.000 m.,
zaś pas wywłaszczenia 30,00+2×3,00=36.00 m.

Łączną szerokość obu koron typu dwukoronowego wyniosłaby
2×7,50 + 2×2,50 + 2×0,50 + 4×2,00 = 29,00 m.,
i pasa wywłaszczenia 29,00 + 4×3,00 = 41,00 m.

bardzo duże zalety i można go polecić również jako najbardziej dogodny dla szybkiego ruchu samochodowego.

Możliwa jest również kombinacja obu typów, a mianowicie: na odcinkach z wysokimi nasypami i głębokimi wykopami oraz przy podejściu do miast i stacyj autobusowych lub do większych mostów można oddzielne połowy łatwo połączyć w jedną koronę.

Tablica I.

Zestawienie kosztów budowy 1 km autostrady:
a) z pasem zieleni i b) z oddzielnymi koronami.

L. p.	Wyszczególnienie robót	Jednostek	Cena jednostk. zł	Typ — a		Typ — b	
				Ilość	Suma	Ilość	Suma
1	Pas wywłaszczenia	m²	0,50	36.000	18.000	41.000	20.500
2	Roboty ziemne i podsypka piaskowa	m³	3,00	33.000	99.000	35.000	105.000
3	Odarniowanie	m²	0,80	15.000	12.000	20.000	16.000
4	Nawierzchnia betonowa	m²	20,00	15.000	300.000	15.000	300.000
5	Opaski asfaltowe na podł. beton.	m²	12,00	6.000	72.000	6.000	72.000
6	Wiadukty; 1 szt. na 1 km.	mb	4000,00	34	136.000	38	152.000
7	Przepusty; 2 szt. na 1 km.	mb	300,00	60	18.000	58	17.000
8	Roboty ziemne przy wiaduktach	m³.	2,00	18.000	36,000	36.000	72.000
9	Izolacja gliną na pasie zieleni	m²	0,80	5.000	4.000	—	—
10	Ścieki przy pasie zieleni o szerokości 0,50 m	m²	12,00	500	6.000	—	—
11	Krawężniki przy pasie zieleni	mb	4,00	2 000	8.000	—	—
12	Studzienki ściekowe co 40 mb.	szt.	300,00	25	7.500	—	—
13	Kanalizacja podłużna	mb	20,00	1.000	20.000	—	—
14	Przepusty kanalizacyjne co 400 mb. — 2,5 szt. po 16 mb.	mb	200,00	40	8.000	—	—
15	Stacje autobusowe, większe mosty i td. na 1km.				100,000		100.000
				razem	844.500		854.900

Różnica w koszcie budowy wynosi około 1,2%, lecz typ — b jest o wiele korzystniejszy, jeśli uwzględnimy możliwość stopniowego finansowania przy budowie połówkami. O ile koszt budowy jednej połowy typu — b wynosi (poz. 15 w 100%) 477.450 zł/km. to koszt budowy połówki typu — a obejmie prawie wszystkie pozycje w całości, z wyjątkiem nawierzchni i opasek, koszt których będzie o połowę mniejszy niż dla całości; t.zn. połówka typu — a) będzie kosztować 844.500 — 150.000 — 36.000 =658.500 zł. Połówka typu — a) jest droższa od typu — b) o 181.000 zł./km, czyli o prawie 40 %. Przy oprocentowaniu rocznym kapitału budowy w wysokości 3% w ciągu 10 lat uzyskamy oszczędność przeszło 50.000 zł./km. Najważniejszym zaś plusem będzie to, że przy naszych skromnych możliwościach finansowych będziemy mogli wybudować o 40% więcej połówek typu—b niż typu—a, co przyniesie co najmniej drugie 50.000 zł./km. ogólnospołecznego zysku przy eksploatacji wybudowanych autostrad w ciągu pierwszych 10 lat. Podkreślić należy, że wybudowane połówki typu — b będą stanowiły wykończoną całość, budując zaś według typu — a, będziemy mieli obraz dzieła niewykończonego.

Typ dwukoronowy dla autostrad nie jest nowym pomysłem, gdyż był stosowany w Niemczech i w Ameryce, gdzie szczególnie w górskich terenach prowadzi się oddzielne korony w różnych dolinach ze względu oszczędności przy robotach ziemnych (strome zbocza) oraz ze względu na zaspy śnieżne.

W naszych warunkach klimatycznych i przy naszych możliwościach finansowych, typ ten posiada

Typ dwukoronowy ma naturalnie i pewne minusy: nieco szerszy pas wywłaszczenia, podwójna praca przy trasowaniu, projektowaniu i regulacji przecinanych gospodarstw rolnych, większe roboty ziemne (szczególnie dla terenów pagórkowatych) oraz zwiększone koszty na utrzymanie większej ilości służby drogowej.

Nieco szerszy pas wywłaszczenia, a wiec zmniejszenie powierzchni użytkowej dla rolników kompensuje się częściowo możliwością użytkowania płaskich skarp jako łąk dla sianokosów; pas zieleni w typie jednokoronowym jest natomiast dla rolnictwa całkowicie stracony.

Podwójna praca przy trasowaniu i projektowaniu jest drobną pozycją w stosunku do osiąganych korzyści, zaś praca przy komasacji wsi u nas jeszcze długo potrwa; miejmy nadzieję, że większość autostrad będzie już wybudowana do czasu całkowitej komasacji.

Zwiększeniu robót ziemnych (ze względu na podwójną ilość skarp) można przeciwdziałać możliwością lepszego dopasowania do rzeźby terenu dwu węższych koron zamiast jednej, lecz bardzo szerokiej, szczególnie na bardziej stromych zboczach pagórków.

Zwiększenie służby drogowej jest zastrzeżeniem problematycznym, gdyż

a) do pilnowania i nie dopuszczenia pieszych i wozów konnych na autostradę winna istnieć zmotoryzowana policja drogowa, bo dróżnicy są w tych wypadkach bezsilni,

b) roboty remontowe na jezdniach w jednym i drugim typie są ilościowo równe i będą wykonywane przez brygady zmotoryzowane, i

c) w związku z powyższym dróżnicy są raczej niepotrzebni; drogomistrze zaś, posiadając środki lokomocji i zmotoryzowane brygady, mogą stale kontrolować stan drogi i kierować remontami bez różnicy, czy obie jezdnie są na jednej koronie, czy na dwu.

Kończąc rozważania na temat przekroju poprzecznego autostrady, należy podać wymiary i kształt poszczególnych elementów (rys. 7), aktualnych również i dla przekroju jednokoronowego z pasem zieleni pośrodku.

w m/sek. i R — promień w m. Wzór ten zapewnia samochodowi na łuku jednolity nacisk na wszystkie cztery koła.

Spadki poprzeczne, obliczone w/g tego wzoru dla szybkości 160 km/godz., wypadają następujące:

Tablica II.

R	q%
2000	10
3000	7
4000	5,2
5000	4
10000	2
13000	1,5
15000	1,5
20000	1,5

Rys 7. Normalny przekrój poprzeczny autostrady dwukoronowej.

Jezdnie dwutorowe winny mieć szerokość 7,50 m., tor zewnętrzny — 3,50 m i tor wewnętrzny — 4,00 m. Szerokość toru zewnętrznego — 3,50 m., nieco większą niż w typie amerykańskim, przyjęto w założeniu, że szybkości samochodów ciężarowych wzrosną do 80 km/godz., oraz ze względu na oczekiwany ruch pociągów samochodowych z kilku przyczepkami. Tor wewnętrzny przewiduje się o 50 cm. szerszy, gdyż przeznaczony jest dla szybszych wozów do wyprzedzania i powinien optycznie zachęcać do utrzymania wielkich szybkości; należy tu podkreślić, że z samochodu, idącego torem zewnętrznym, tor wewnętrzny wydaje się (ze względu na pewien skrót perspektywiczny) nieco węższym, niż jest w istocie. Asymetryczny podział jezdni jest stosowany również w typie amerykańskim (rys. 1) i należy go uznać za bezwzględnie racjonalny. Jezdnie stosować należy płaskie — jednospadowe ze spadkiem poprzecznym ku środkowi łuku.

Spadek poprzeczny na łuku powinien być obliczony wg wzoru $p = 100v^2/9{,}81\%$; gdzie v — szybkość

Ze względu na możliwość poprzecznego ześlizgu wolniejszych maszyn podczas gołoledzi spadki poprzeczne nie powinny być większe ni 6%, a tym samym R = 4000 m.

Spadek poprzeczny należy utrzymać jednakowy dla jezdni, opasek i poboczy

Opaskę postojową przyjmuje się o szerokości 2,50 m, aby mogła zmieścić samochód z pewnym zapasem bezpieczeństwa.

Opaski przy torze wewnętrznym powinny wynosić minimum 1,00 m. aby izolować działanie wysadzin gruntów pobocza w ziemie.

Pobocze należy przyjąć o szerokości co najmniej 1,00 m., aby było wystarczającym oporem dla nawierzchni i opasek, oraz aby można było je zaokrąglić na połączeniu ze skarpami łukiem. Zaokrąglenie łukiem potrzebne jest z dwu względów:

po pierwsze — zmniejsza niebezpieczeństwo wywrócenia się samochodu w razie przymusowego zjazdu z korony i po drugie — takie za-

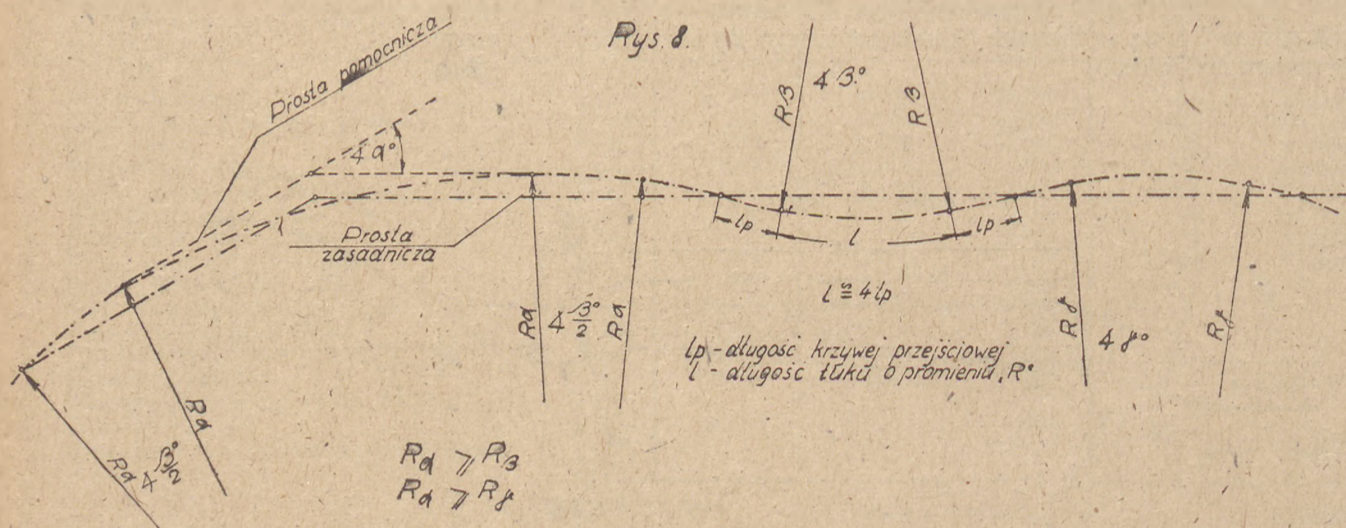
okrąglenia zmniejszają możliwości powstawania zasp śnieżnych, gdyż przekrój taki jest lepiej owiewany, bo na krawędzi korony nie tworzą się zaciszne punkty.

Skarpy wykopów i nasypów powinny być wykonane tak, aby zabezpieczały drogę od zasp śnieżnych i stanowiły estetyczne połączenie korony drogi z terenem. Tym warunkom najbardziej odpowiadają nachylenia i kształt skarp w/g rys. 7.

Na odcinkach zagrożonych zaspami śnieżnymi, a więc z płytkimi wykopami i niskimi nasypami, należy stosować rowy przydrożne o głębokości 1,00 m. Pochylenie skarpy od korony drogi daje się 1:3, zaś gdyż zmuszają szofera do napięcia uwagi na prowadzenie wozu, a przez ciągłą zmianę widoków krajobrazu urozmaicają podróż. Poza tym kształty geometryczne i odcinki proste są obcym elementem w naturze, krzywe natomiast doskonale harmonizują z krajobrazem.

Zamiast odcinków prostych należy stosować krzywe faliste, składające się z odwrotnych łuków o promieniu od 4.000 do 10.000 m. i o małych kątach środkowych (2—5°).

Trasowanie linią falistą wydłuża trasę b. nieznacznie: np przy R=5000 m. i kątach załamania= 3° — wydłużenie trasy wynosi tylko 0.5%.



Rys. 8. Wytyczanie krzywych falistych.

zewnętrznej skarpy od 1:8 do 1:10; wykonany w ten sposób rów boczny (przy wysokości korony 1,00 m) czyni drogę dobrze owiewaną i bezpieczną od zasp.

Wszystkie krawędzie między skarpami a terenem należy zaokrąglać, gdyż ostre krawędzie są elementem obcym naturze i są nieestetyczne.

Wszystkie opisane powyżej momenty w kształtowaniu przekroju poprzecznego i jego poszczególnych elementów są ściśle związane z podstawowym, określonym na wstępie, zadaniem drogi samochodowej. To samo założenie odnosi się również do kształtu autostrady w planie i w przekroju podłużnym.

III. TRASOWANIE.

Trasowanie autostrad, podobnie jak i przekrój poprzeczny, różni się znacznie od dotychczasowego trasowania zwykłych dróg kołowych. Zasadniczą różnicą jest zaniechanie odcinków prostych. Uzasadnia się to tym, że odcinki proste, szczególnie na dłuższych przestrzeniach, działają usypiająco na kierowców, co powoduje częste nieszczęśliwe wypadki. Zasypianie kierowców powodowane jest nie tylko ich zmęczeniem długą jazdą, lecz i jednostajnością prostych odcinków oraz brakiem jakichkolwiek przeszkód; łatwość prowadzenia samochodu na równej nawierzchni o małych spadkach podłużnych i przy dużej regularności w szybkości innych pojazdów staje się przez systematyczność i jednolitość ruchu aut powodem spadku napięcia uwagi i skłania kierowców do snu. Krzywe natomiast są sztuczną podnietą,

Stosowanie krzywej falistej zamiast prostych jest bardzo zalecane przy **budowie autostrady połówkami**. Po wybudowaniu pierwszej połowy ruch na niej będzie dwukierunkowy i na odcinkach prostych samochody, idące w odwrotnym kierunku, byłyby stale przechylone na lewo. Przy trasowaniu falistym spadek poprzeczny będzie dostosowany do łuków i jest dogodny dla ruchu w każdym kierunku.

Trasowanie linią falistą można polecić nie tylko dla autostrad, lecz i dla zwykłych dróg, gdyż umożliwia stosowanie płaskich — jednospadowych jezdni; przy zastosowaniu zaś odpowiednich promieni można użyć i większe spadki poprzeczne 4—8%, co przedłuży czas pracy nawierzchni. Częstokroć można obserwować, że nawierzchnie, szczególnie bitumiczne, są na łukach w dużo lepszym stanie niż na prostych; spowodowane jest to szybszym i łatwiejszym ściekaniem wody opadowej z nawierzchni o większym spadku poprzecznym.

Wytyczanie krzywej falistej w terenie nie jest trudne, wykonuje się je następującym sposobem: najpierw wytycza się proste zasadnicze, na tych prostych odmierza się (z odpowiednich tablic) odcięte i prostopadłe do nich rzędne. Ponieważ rzędne nie przekraczają 10 m., tyczenie idzie szybko i sprawnie. Przy takim sposobie wytyczania (rys. 8) łatwo jest stosować również i tyczenie parabolicznych krzywych przejściowych.

Długość prostych lub krzywych przejściowych dobiera się tak, aby różnica spadków podłużnych zewnętrznej krawędzi nawierzchni i osi linie prze-

kraczała 2,5°/₀₀. Kształtną zaś linię falistą otrzymuje się, gdy długość łuku jest czterokrotnie większa od długości krzywej przejściowej.

W miejscach załomów trasy (o większych kątach) łuki, kreślone promieniem R α nie są styczne do prostych zasadniczych, lecz do równoległych im prostych pomocniczych. Łuki główne, odpowiednio do większych wartości kąta α są znacznie dłuższe od łuków krzywej falistej; promienie dla nich stosuje się również dużo większe niż dla krzywej falistej: R = 10000—50000 m.

IV. PRZEKRÓJ PODŁUŻNY.

Przekrój podłużny autostrady powinien odpowiadać jej przeznaczeniu jako drogi ekonomicznej i bezpiecznej.

W związku z przewidywanym ruchem pociągów samochodowych spadki podłużne powinny gwarantować nie tylko dużą szybkość, lecz i możliwość wykorzystania siły motorów na całej trasie. Uzyskać to można przez ograniczenie największych spadków podłużnych na pewnych ciągach, stanowiących całość komunikacyjną i terenową.

Tablica III

Teren płaski	Teren pagórkowaty	Teren górski
V = 160 km/godz.	V = 140 km/godz.	V = 120 km/godz.
$i < 3\%$	$i < 5\%$	$i < 6\%$

Ze względu na bezpieczeństwo ruchu, zaokrąglenia załomów przekroju podłużnego powinny gwarantować odpowiednią widzialność. Dla autostrat jednak uzyskane tą drogą promienie łuków pionowych są zbyt małe, gdyż duże promienie łuków poziomych wymagają odpowiednio dużych promieni łuków pionowych. Załomy w przekroju pionowym powinny być możliwie rzadkie, gdyż łuki poziome o dużych promieniach wyglądają przy częstych załomach pionowych na nieprawidłowo wytyczone. Należy zaznaczyć, że kołowe zaokrąglenia pionowe, wykonane promieniem 10000 m i oglądane z daleka, robią wrażenia ostrych załamań.

W związku z tym ostatnio stosuje się zamiast pionowych zaokrągleń kołowych zaokrąglenia kształtu parabolicznego z prawie całkowitym wyłączeniem prostolinijnych spadków podłużnych. Odpowiednio więc do linii falistej w planie stosuje się również falistą linię pionową.

Promienie łuków pionowych powinny być znacznie większe od promieni łuków poziomych; wielkości te wahają się od 20000 m. do ∞. Stosowanie łuków parabolicznych umożliwia również dostosowanie spadków i zaokrągleń pionowych do rzeźby terenu, co nadzwyczaj dodatnio wpływa nie tylko na zmniejszenie robót ziemnych, lecz i na estetyczne włączenie drogi do krajobrazu.

V. ZAKOŃCZENIE.

Z uprzednio podanych i niezupełnie wyczerpujących rozważań wynika, że projektowanie autostrad jest bardzo skomplikowane i że autostrady są naprawdę bardzo poważnymi inwestycjami. Autostrady będą poza tym wieczystym dokumentem naszej kultury drogowej.

Zanim więc przystąpimy do tak poważnego dzieła, jakim jest budowa autostrad, należy rozważyć wszechstronnie, jakie mają być nasze przyszłe autostrady. Celem niniejszego artykułu jest nie tylko podanie nowych myśli, lecz i zapoczątkowanie dyskusji co do projektowania i budowy autostrad. O ile więc w wyniku tego artykułu wywiąże się dyskusja, to bez względu na przyjęcie wyrażonych w nim tez, spełni on swoje zasadnicze zadanie.

Rachunkowość P. K. P.

(Ogólne przepisy rachunkowe P.K.P. Nr. F. 10

Organizacja gospodarki finansowej w przedsiębiorstwie handlowym powinna odznaczać się przejrzystością, ścisłością i dokładnością.

Każdy dział gospodarczo-finansowy powinien być tak zorganizowany, ażeby istniała możność szybkiego zorientowania się w wydatkach danego działu i sposobie ich likwidacji, a ustalony system likwidacji wydatków winien być najprostszy i wykluczający możliwości jakichkolwiek nadużyć.

W ogólności przepisy rachunkowe, które normują gospodarkę finansową, o ile mają spełniać należycie swoje zadania, muszą regulować poszczególne zagadnienia w sposób jasny, ścisły i dokładny.

Czy jednak obowiązujące na P.K.P. „Ogólne przepisy o rachunkowości P.K.P.", t. zw. Nr. F. 10 odpowiadają tym wymogom?

Ażeby odpowiedzieć na powyższe pytanie, które zresztą już w w poprzednich artykułach było tematem moich rozważań, byłoby konieczne poświęcić co najmniej jeden artykuł każdemu paragrafowi tych przepisów, co jednak nie tylko z uwagi na ich ilość uważam za niemożliwe, lecz również ze względu na zasadnicze intencje artykułu za niewskazane.

Sądzę, że dla osiągnięcia pożądanego skutku wystarczy, jeżeli na fragmentarycznych przykładach wykażę braki naszych przepisów rachunkowych, poddanie zaś ich szczegółowej analizie byłoby już rzeczą właściwego organu, odpowiedzialnego za racjonalne zorganizowanie gospodarki finansowej.

Wychodząc z tego założenia, wybieram dla przykładu § 29 „Ogólnych przepisów o rachunkowości P.K.P.", którego tytuł brzmi: „Odprawy i zaopatrzenia emerytalne".

Do wyboru tego paragrafu skłania mnie okoliczność, że właśnie na jego przykładzie można dokładnie wykazać brak tych wszystkich cech, jakie powinny posiadać przepisy rachunkowe.

Należałoby bowiem przypuszczać, że dział emerytur, stanowiący poważną pozycję w wydatkach P.K.P., posiada w przepisach rachunkowych szczegó-

łowe normy, które ustalałyby wyczerpująco i jednolicie sposób likwidacji zaopatrzeń emerytalnych, że jakakolwiek improwizacja w tym dziale pracy nie istnieje a możlwość nadużyć jest wykluczona.

Cóż jednak znajdujemy w tym paragrafie?

Poza ogólnym wskazaniem podstaw prawnych, na których opiera się wypłata odpraw i zaopatrzeń emerytalnych, ustęp trzeci tego paragrafu w zdaniu ostatnim postanawia, że Biuro Personalne ustala wymiar zaopatrzenia emerytalnego i podaje do wiadomości Biuru Finansowemu, celem zarządzenia terminowych wypłat.

To jedno zdanie, ujęte w formę nadzwyczaj lakoniczną, stanowi podstawę dla zorganizowania i przeprowadzania wielomilionowych wypłat i na nim właśnie opiera się praca likwidacji zaopatrzeń emerytalnych. W całych przepisach rachunkowych nie znajdziemy więcej żadnej wskazówki, w jaki sposób likwidacja ta ma być zorganizowana, jak zapewnić terminowość wypłat i kontrolę wypłat dokonanych oraz zgodność zarządzonych wypłat z wymiarami Zaopatrzeń biura Personalnego, by zapobiec możliwości likwidacji t. zw. „martwych dusz".

A jaki skutek tego stanu rzeczy?

Dowolność systemu pracy w tym dziale we wszystkich okręgach dyrekcyjnych, brak jednolitych wzorów i, co najważniejsze, że ścisłość wypłat jest pozostawiona jedynie i wyłącznie uczciwości likwidującego personelu.

Nie kwestionując uczciwości ani dobrej woli tych naprawdę godnych uznania za swój wyczerpujący wysiłek pracowników, jestem zdania, że organizacja gospodarki finansowej nie może opierać się na dowolności i uczciwości, lecz winna ustalać dokładnie i szczegółowo system pracy, jednolity dla wszystkich okręgów dyrekcyjnych.

Niezależnie od jednolitego ustalenia wzorów list płac, arkuszy likwidacyjnych, rejestrów i tp., przepisy normujące powinny rozgraniczyć wyraźnie czynności likwidacyjne od kontrolnych, na co szczególnie należałoby zwrócić uwagę, mając na względzie, że czynności te są wykonywane przez komórkę, która jednocześnie będzie zarządzać wypłatę i kontrolować ścisłość tych wypłat.

Dokładne i jasne ustalenie tych przepisów jest konieczne tak w interesie zabezpieczenia P.K.P. przed stratami jak również, i to w większym stopniu, dla wyraźnego ustalenia obowiązków i odpowiedzialności zatrudnionych przy tych czynnościach pracowników.

Jeżeli likwidacja emerytur i czuwanie nad terminowością ich wypłat ma być zlecona nadal wyłącznie Biuru Finansowemu, to uważam, że grupa likwidacyjna nie może sama sporządzać arkuszy likwidacyjnych i list płatniczych, a natomiast do tego celu winna być zorganizowana oddzielna komórka, której zadaniem byłoby prowadzenie rejestru emerytów, założenie arkusza likwidacyjnego na podstawie wymiarów zaopatrzeń Biura Personalnego i sporządzanie każdego miesiąca listy płatniczej dla grupy likwidującej.

Do obowiązków tej ostatniej winno zaś należeć prowadzenie arkusza likwidacyjnego i likwidacja zgodnie z nim listy płatniczej.

Tego rodzaju podział pracy zapewni wzajemną kontrolę i wykluczy możliwość nadużyć, a ponadto przyczyni się do usprawnienia pracy likwidatorów, którzy nie będą zmuszeni zajmować się badaniem wymiarów Biura Personalnego i zakładaniem nowych arkuszy likwidacyjnych.

Dla dokładniejszej kontroli byłoby również konieczne, ażeby każdy arkusz likwidacyjny był podpisany nie tylko przez wystawiającego pracownika, lecz również — po sprawdzeniu z wymiarem zaopatrzenia emerytalnego — przez odpowiedzialnego kierownika działu.

W każdym razie — nie przesądzając szczegółów uregulowania systemu pracy w tym dziale — chciałbym tylko stwierdzić, że postanowienia § 29 „Ogólnych przepisów o rachunkowości P.K.P." w ich obecnej postaci wymagają koniecznie szczegółowego uzupełnienia bez względu na to, czy całość tych przepisów będzie lub nie będzie poddana rewizji.

Przy obecnym stanie rzeczy nawet odpowiedzialność jednostek za nadzór nad tym działem pracy wydaje się być bardzo problematyczna, gdyż w każdym przypadku, o ile tylko udowodnienie złej woli byłoby niemożliwe, istnieje możliwość zasłaniania się brakiem szczegółowych przepisów.

Jestem jednak przekonany, że żaden pracownik na odpowiedzialnym stanowisku nie ma zamiaru uchylać się od odpowiedzialności, ale z drugiej strony musi on wiedzieć, za co odpowiada, oraz ma prawo domagać się dania mu jasnych, ścisłych i dokładnych przepisów.

Prawo to w szczególności musi przysługiwać pracownikom odpowiedzialnym za gospodarkę finansową, gdyż ciężar ich odpowiedzialności jest nadzwyczaj wielki i dlatego winien być jasno określony.

Zwięzłość ma bezsprzecznie również swoje zalety, lecz zbyt daleko idąca zwięzłość w przepisach rachunkowych jest niedopuszczalna i może spowodować niepowetowane straty i przykrości dla odpowiedzialnych pracowników.

Byłoby więc bardzo pożądane, ażeby nasze przepisy rachunkowe były poddane wnikliwej ocenie pod względem ich dokładności, ścisłości i przejrzystości, gdyż tą drogą nie tylko będzie można przyczynić się do usprawnienia pracy, lecz również ustali się wyraźnie odpowiedzialność za poszczególne czynności. Przepisy te bowiem w szczególności w przedmiocie odpowiedzialności są skonstruowane w wysokim stopniu niedokładnie i nieprzejrzyście, tak, że niejednokrotnie ustalenie, kto i za co odpowiada, jest rzeczą prawie niemożliwą.

W wielu przypadkach natomiast przepisy rachunkowe nakładają znowu na niektóre organa cały ogrom odpowiedzialności za gospodarkę finansową, lecz równocześnie nie wskazują, w jaki sposób mają one spełniać swoje zadanie, nie dając im nawet możliwosoci dysponowania elementem koniecznym dla wykonywania kontroli w zakresie nałożonej na nich odpowiedzialności.

Jako dowód mogą służyć postanowienia § 4 tych przepisów, które normują uprawnienia kontrolne Biura Finansowego, a więc tej jednostki, która faktycznie nie posiada żadnego organu kontrolnego.

W myśl postanowień wskazanego paragrafu Naczelnik Biura Finansowego jest obowiązany sprawo-

wać nadzór nad wszystkimi czynnościami rachunkowymi rachunkozdawców i jest współodpowiedzialny za całą gospodarkę finansową Dyrekcji, a równocześnie ten sam paragraf ogranicza czynności tego Naczelnika wyłącznie do uzgadniania wszystkich spraw, wkraczających w dziedzinę finansową, co w dodatku w większości przypadków sprowadza się do zwykłej formalnośoci, kiedy nad opinią Naczelnika Biura Finansowego przechodzi się do porządku, uważając ją za złośliwość, albo w najlepszym wypadku za zwyczajną szykanę biurokratyczną.

Przy tego rodzaju redakcji przepisów mimowoli nasuwa się pytanie, czy ten naczelnik naprawdę jest odpowiedzialny za całą gospodarkę finansową Dyrekcji, czy też tylko jest współodpowiedzialny za te sprawy, wkraczające w dziedzinę finansową, które podano mu do wiadomośoci i zaopiniowania.

Dalej, jeżeli ten naczelnik ma być współodpowiedzialny za gospodarkę finansową Dyrekcji, czy ma on prawo sprzeciwić się wypłacie — zdaniem jego — wadliwej ze stanowiska obowiązujących przepisów, czy też wydanie własnej opinii zwalnia go już od ciążącej na nim odpowiedzialności?

Czy nadzór jego nad czynnościami rachunkowymi rachunkozdawców ma ograniczać się wyłącznie do pilnowania, ażeby rachunkozdawcy ci w terminie nadsyłali do Biura Finansowego dowody rachunkowe i kasowe celem zestawienia i zaksięgowania, czy też nadzór ten winien rozciągać się również na czynności wstępne u rachunkozdawców, a w danym przypadku, w jaki sposób i przez kogo ma wykonywać tę funkcję?

Na pytania te brak odpowiedzi w tych przepisach, a jednak sprawa odpowiedzialności jest rzeczą nadzwyczaj ważną i w tym względzie nie powinno być żadnych wątpliwości.

Jeżeli więc naprawdę gospodarka finansowa P.K.P. ma być postawiona na właściwym poziomie, to w pierwszym rzędzie byłoby konieczne rozjaśnić nieco obowiązujące przepisy rachunkowe i określić w nich dokładnie i wyczerpująco prawa i obowiązki poszczególnych komórek współdziałających w gospodarce finansowej.

Alfa

Motoryzacja w ramach właściwej organizacji władz komunikacyjnych

I. Jednym z głównych powodów niedorozwoju komunikacji w Polsce przedwojennej była błędna organizacja władz komunikacyjnych, utrudniająca powstanie i fungowanie tak polityki ogólno komunikacyjnej, jak i twórczej polityki poszczególnych gałęzi komunikacji.

Błąd główny polegał na zignorowaniu **wyraźnego rozdziału funkcji nadzorczych ogólno - komunikacyjnych od funkcji zarządu głównego** (administracji) **poszczególnymi działami** komunikacji, a funkcje te różnią się zasadniczo swymi zadaniami, hierarchią i metodami działania. Funkcje nadzorcze, obejmujące zasadniczy plan ogólnokomunikacyjny państwa, ogólnokomunikacyjny nadzór gospodarczy i techniczny nad wszystkimi komunikacjami — należą do ministerstwa, gdy funkcje centralnej administracji gospodarczej i technicznej, ba nawet działowego planowania należą do głównych urzędów danych gałęzi komunikacji, a gdy chodzi o wielkie przedsiębiorstwa monopolowe — do głównych zarządów tych przedsiębiorstw.

Zmieszanie tych funkcji ze sobą przez powierzenie ich jednej i tej samej osobie, t. j. ministrowi komunikacji, prowadzi i prowadzić musi do rezultatów ujemnych. Urząd bowiem ministra urastać musi w tych warunkach do rozmiarów zgoła monstrualnych, uniemożliwiając ministrowi wprost fizycznie kontakty ze wszystkimi biurami i ważniejszymi sprawami, wymagane dla administrowania. Nieosiągalny jest postulat fachowości ministra, jako administratora tylu tak różnorodnych gałęzi komunikacji. Waga budżetowa większych komunikacji ciąży przy tym tak przygniatająco, że minister, zazwyczaj fachowiec jednej z tych komunikacji, tym właśnie komunikacjom poświęca przede wszystkim swe siły i czas, a zatem inne traktuje pobocznie. Mając obok zadań głównego zarządcy pięciu gałęzi komunikacyjnych (pięć posad) — też zadania rządowego ich nadzorcy, staje się poniekąd kontrolerem samego siebie. W praktyce przeciwdziała to powstaniu wyraźnej polityki ogólnokomunikacyjnej i nie pozwala sformować egotycznym, twórczym politykom danych gałęzi komunikacji. W tych też warunkach nie może tak bardzo jednolity problem, jakim jest komunikacja — znaleźć się bez reszty w jednym resorcie, z wielką szkodą dla planowej polityki komunikacyjnej inwestycyjnej, eksploatacyjnej i obok Ministerstwa Komunikacji pozostają osobne ministerstwa dla niektórych działów komunikacyjnych (np. poczta, żegluga).

Przeciwnie, utworzenie Ministerstwa Komunikacji czysto nadzorczego, zajmującego się polityką ogólno - komunikacyjną, planowaniem ogólno - komunikacyjnym, koordynacją, nadzorem gospodarczym i technicznym, lecz nie administracją i zarządem, a z drugiej strony utworzeniem podległych mu głównych urzędów, czy zarządów nad każdą komunikacją, zajmujących się centralną administracją każdego z tych działów, pozwala uniknąć tych wszystkich błędów. Biuro ministra redukuje się do minimalnych, łatwo objętych przezeń wymiarów osobowych i rzeczowych. Nie jest odeń wymagana fachowość administratorska i techniczna nad wszystkimi działami komunikacji, a natomiast wymagana jest stosunkowo łatwo osiągalna zdolność organizatorska, zmysł gospodarczy i umiejętność polityczna, gdy tymczasem główna administracja poszczególnych komunikacji dostaje się w ręce fachowców techniki i gospodarki, odpowiadających za rozwój tych gałęzi komunikacyjnych wobec ministra, a w szczególności za ich budżety. W tych warunkach nie zachodzi już jednostronne zainteresowanie się ministra komunikacjami o najcięższej wadze budżetowej lub fachowo mu bliższymi.

Każdy z głównych zarządców projektuje i wykonywa po zatwierdzeniu politykę rozwoju swej komunikacji, kierując się ambicją wydobycia maksimum prężności i twórczości, ponosząc też za tę twórczość pełną odpowiedzialność. Minister zaś nakreśla tym zarządcom

zasadnicze zadania, koordynuje ich rozbieżność i konkurencję, dba o interes państwowy, kontroluje zgodność działania z przepisami prawnymi, zatwierdza taryfy, budżety, plany gospodarcze, kontroluje z grubsza działalność. Wszystko to są zadania polityki ogólno-komunikacyjnej, w myśl której minister, jak zarządca folwarku, mający do dyspozycji kilka rodzajów maszyn o różnym technicznie poziomie (traktor, pług konny, łopaty) — zużyje wszystkie, kierując się nie tylko postępem technicznym, lecz i ekonomicznym, nakazującym zużyć wszystkie posiadane środki no najwłaściwszych celów, nie marnuje żadnego z nich. W tych też warunkach nie ma żadnego powodu, by istniał poza resortem ogólnokomunikacyjnym jakikolwiek inny resort komunikacyjny. Nie ma też dylematu zlania się w jednej osobie nadzoru administracji z samą administracją, t. j. w praktyce unicestwienia nadzoru (wielki błąd prawniczy i organizacyjny), gdyż administrację i nadzór pełnią różne osoby, na różnych szczeblach hierarchii kierowniczej. Najważniejszą korzyścią w tym systemie jest prężna twórczość każdej z komunikacji i pełna, nadzorem osiągnięta planowość i koordynacja polityki ogólno - komunikacyjnej.

Aby system ten działał prawidłowo, potrzeba, by rozdział funkcji nadzoru od funkcji zarządu n a s t ą p i ł w c a ł e j p e ł n i, w dwojakim rozumieniu. Po pierwsze w s z e l k a c z y n n o ś ć administracyjna nad poszczególnymi komunikacjami musi być usunięta z ministerstwa, łącznie z opracowywaniem budżetów działowych, koncesji, taryf, przepisów, planów, a nawet wstępnych uzgodnień koordynacyjnych pomiędzy poszczególnymi działami. Po wtóre chodzi o to, by usunięcie administracji z ministerstwa dotyczyło w s z y s t k i c h, bez wyjątku, d z i a ł ó w komunikacji. W braku zaistnienia pierwszego z tych warunków, t. j. w razie zachowania części funkcji administracji w ministerstwie, a części w wydzielonych głównych zarządach — melibyśmy do czynienia z sytuacją gorszą niemal przy systemie ministerstwa zarządowego, bo ograniczone urzędy główne, plus częściowo zarządzające ministerstwo, to tylko zbędny przyrost instancji, z których żadna nie jest w stanie spełnić zadań właściwie. Przeciwdziałając temu, należy domagać się, by tak departamenty (3—4), jak i wydziały Ministerstwa Komunikacji były wyłącznie tylko charakteru ogólno - komunikacyjnego (planowanie, nadzór ekonomiczny, nadzór techniczny). Element działowy danej komunikacji reprezentują tylko radcy, których prace koordynuje dany naczelnik. Ponad to można przewidzieć działowych podsekretarzy stanu. Nie ma natomiast w ministerstwie miejsca na żadne departamenty kolejowe, samochodowe itp. Drugi warunek, tj. pełne wydzielenie odnoszące się do wszystkich działów komunikacji, a nie np. do kolei — wypływa z samej logiki organizacyjnej. Gdyby wydzielano zarząd tylko niektórych komunikacji, to do pozostałych odnosiłyby się dalej wszystkie wady, o których mówiliśmy na wstępie, choć w nieco zmniejszonym zakresie. Za to komunikacji wydzielonej groziłoby podrzędniejsze zainteresowanie się nią ministra, gdyż pozostałe, niewydzielone komunikacje byłyby hierarchicznie bliższe ministrowi. Gdyby zaś, pragnąc to wyrównać, stworzono w ministerstwie dla wydzielonej komunikacji np. kolei, osobny departament (kolejowy), to obserwowalibyśmy znów ujemne skutki braku spełnienia pierwszego z podanych tu warunków, t. j. mielibyśmy pomnożenie słabych instancji (bieg spraw z generalnej dyrekcji przez departament kolejowy, a może ponadto jeszcze przez departament ogólno - komunikacyjny, co stwarza jakby trzecią warstwę hierarchiczną).

Do tej teoretycznej części naszych rozważań podkreślić wypadnie już wyszczególniony moment, że przy organizacji władz komunikacyjnych o rozdzielonym nadzorze i zarządzie — nadzór powinien ogarnąć wszystkie komunikacje, pozostające dotąd poza ministerstwem, a więc i pocztę i telekomunikację, a kto wie czy i nie porty morskie (lecz to wymaga osobnej dyskusji, gdyż komunikacja morska spełnia głównie zadania odśrodkowe, a nie współrzędne z innymi komunikacjami, jak np. we Francji, Anglii, Holandii). W każdym razie całość komunikacji śródlądowej wymaga jednego wspólnego resortu nadzorczego, gdyż komunikacja stanowi jeden wspólny problem, wymagający skoordynowanej w jedną całość polityki komunikacyjnej (inwestycyjnej, eksploatacyjnej, a także budżetowej, personalnej itp) i planowania ogólno-komunikacyjnego. Takie np. Ministerstwo Poczty, to w 95% centralna administracja, której nadzór nie może być powierzony ministrowi komunikacji, gdyż jest to i tak już męczennik, przeładowany nadzorem i zarządem mnóstwa komunikacyj. Odwrotnie, w Ministerstwie Komunikacji — czysto nadzorczym — przydanie nadzoru nad pocztą nieznacznie tylko powiększa zakres działania, a natomiast przyczynia się do scalenia polityki ogólnokomunikacyjnej.

II. Przechodzimy od tych teoretycznych rozważań nad prawidłową konstrukcją kierowniczych władz komunikacji — do praktycznych ilustracyj na gruncie polskim przedwojennym i obecnym.

Przed pierwszą wojną światową mało gdzie istniały ministerstwa komunikacji, albo też rolę ich ułamkowo pełniły ministerstwa, funkcjonujące pod innymi nazwami (Min. Robót Publicznych, Min. Przemysłu i Handlu). Na całość komunikacji składały się kolej, poczta, i kanały, przy czym zazwyczaj pierwsza była w zarządzie i nadzorze ministra kolei. Problem komunikacyjny dorósł do zadań osobnego resortu nadzorczego, gdy monopol kolei został przełamany przez nowe, technicznie wysokowartościowe komunikacje (samochód, samolot, a zarazem zniszczone przez wojnę koleję państwowe zaciążyły takim deficytem na budżetach państw, że powstała idea wydzielenia ich z ram administracji ministerialnej i tzw. „skomercjalizowania", na które składa się usamodzielnione przedsiębiorstwo opłacalne, operujące metodami pracy zdebiurokratyzowanymi, upłynnionym budżetem, akwizycją, oraz wzmożoną odpowiedzialnością zarządu.

Około 1925 r. posiadamy w większości krajów europejskich ministrestwa komunikacji (pod tą, czy inną nazwą) czysto nadzorcze i poddane im, a wydzielone, główne zarządy poszczególnych działów komunikacyj (generalne dyrekcje przedsiębiorstw kolei państwowych, poczty, główne urzędy dróg kołowych i motoryzacji, dróg wodnych śródlądowych, komunikacji lotniczej i komunikacji morskiej).

W Polsce idea Ministerstwa Komunikacji powstała od samego początku powstania niepodległego państwa polskiego (1918 r.), następnie upadła i została wznowiona w 1926 r. Projekt łączył się z zamierzoną komercjalizacją kolei. Lecz w tym czasie kolej nie przynosiła już deficytów, a motoryzacja była wrąz z lotnictwem w powijakach. Rolę małego ministerstwa komunikacyjnego spełniało (bezproblemowe zresztą) Ministerstwo Robót Publicznych (drogi kołowe, wodne i motoryzacja). Idea właściwego Ministerstwa Komunikacji upadła, pod naciskiem kół wojskowych oraz z braku zrozumienia i

przewidującego aspektu na dalszy rozwój komunikacji. Utworzono wprawdzie na papierze przedsiębiorstwo P. K. P., lecz bez wydzielonego zarządu, pozostawiając cały zarząd w ręku ministra i Ministerstwa Kolei, potem Komunikacji, które jednak nie było niczym innym, jak Ministerstwem Kolei, Tramwajów, a potem i Lotnictwa Cywilnego.

Ta faza trwała po rok 1932, kiedy ze względów oszczędnościowych i ze względu na chybioną w praktyce działalność Ministerstwa Robót Publicznych (było to ministerstwo bez łącznego problemu, stworzone w celu usunięcia bezrobocia za pomocą robót publicznych) — skasowano to ministerstwo, przelewając na Ministerstwo Komunikacji sprawy dróg kołowych, dróg wodnych śródlądowych i motoryzacji (oczywiście z wyłączeniem zagadnienia produkcji itp.). Odtąd Ministerstwo Komunikacji obejmowało całość komunikacji prócz morskiej, pocztowej i telekomunikacji.

Pomimo, iż w uzasadnieniu do tej reorganizacji, nakazano wyraźnie wydzielenie z tak powiększonego ministerstwa przynajmniej zarządu nad kolejami (o co po rok 1939 walczyły zresztą nadaremnie Związek Inżynierów Kolejowych, potem Komunikacyjnych i Państwowa Rada Komunikacyjna) — nie dokonano nawet tej reformy, która choć w części ulżyłaby ministrowi przy prowadzeniu agend ministerstwa.

W ten sposób powstał wprawdzie resort, obejmujacy Ogół środków komunikacyjnych, lecz skazany z góry na wadliwe funkcjonowanie nie tylko w zakresie motoryzacji, dróg kołowych i dróg wodnych, ale, rzecz szczególna, i kolei! Gdyby kierujący tym ministerstwem ministrowie (pierwszy kolejarz, drugi pułkownik) byli nawet wyjątkowo zdolnymi gospodarzami — niepodobna byłoby żądać od nich wykonania posad aż pięciu administratorów wielkich gałęzi komunikacyjnych, a przy tym roli politycznej roli nadzorcy rządowego ogólnokomunikacyjnego, związanej z pełnieniem funkcji ministrów. Ciężar gatunkowy, ilościowy zagadnienia kolejowego — przygniótł inne zagadnienia komunikacyjne. Choćby ministrem był samochodowiec, nie byłoby zapewne inaczej, gdyż i on musiałby przede wszystkim maksimum trosk i uwagi zwrócić na całość olbrzymiego budżetu kolejowego (zwłaszcza zagrożonego polityką zaciskania pasa, wyciskającą na rzecz polityki kartelowej olbrzymie świadczenia deficytowe kolejnictwa). Przy tym gros aparatury tworzyli kolejarze nie mający dość przygotowania i zrozumienia dla innych komunikacyj. Całość interesów motoryzacji i dróg kołowych reprezentował zaledwie jeden departament, a dróg wodnych zaledwie malutkie biuro. Wspólne departamenty i biura (personalne, ogólny, finansowy) interesowały sie głównie sprawami kolei, a prócz osoby ministra — nie było żadnej komórki, czy biura, koordynujących politykę komunikacyjną. Nie mógł tego zadania spełnić i dyrektor finansowy, podchodzący do zagadnienia przede wszystkim z punktu widzenia oszczędności. Nie kształtowała się więc ani polityka ogólnokomunikacyjna, ani nie miała szans realizacji doraźnie projektowana polityka poszczególnych działów komunikacji. Tuż przed sesjami sejmowymi kreślono wprawdzie jakieś programy wodne i motoryzacyjne dla exposé ministra, lecz nie miały one ani charakteru planów wiążących i nie były ze sobą skoordynowane. W praktyce minister był generalnym dyrektorem kolei, interesującym się ubocznie innymi podległymi sobie komunikacjami.

Motoryzacja, żywo interesująca społeczeństwo—nie rozwinęła się w tych warunkach, przechodząc ciężki kryzys i załamanie, doznając wreszcie stabilizacji w minimalnym, karlim rozwoju, stawiającym nas na jednym z ostatnich miejsc w Europie, pomimo, że byliśmy krajem sporego uprzemysłowienia i sporych potrzeb komunikacyjnych. Zagadnienie dróg kołowych, ustawicznie przeplanowywane — pozostało nadal rozproszkowane. Drogi wodne doznały krzywd najgłębszych, wobec utrzymania się truizmu, że epoka ich minęła. Nie uregulowano nie tylko Wisły, ale nawet nie oczyszczono kanałów z przed stu laty. Kiedy równocześnie na eksport węgla kolej zmuszona była angażować i niszczyć olbrzymi tabor, dopłacając do każdego kilometra i tony $^1/_3$ minimalnego kosztu przewozu (niemal połowa świadczeń przewozowych kolei) — Wisłę zastała okupacja niemiecka w 1939 r. taką, jak ją opuściła w roku 1918, gdy za te utracone wartości PKP można było wybudować nawet kanał od Zagłębia do morza! Rzecz najciekawsza, że w tych — zdawałoby się wyjątkowo dla kolei dogodnych warunkach — właśnie i kolej poczęła popadać w zastój rozwojowy (zaległości renowacyjne i konserwacyjne), pomimo ponownego ożywienia koniunktur gospodarczych. W systemie pomieszania funkcyj nadzorczych i zarządu różnych komunikacyj— nie mógł bowiem minister, mimo wszystko, poświęcić się wyłącznie i dostatecznie kolei, a brakło też w takim ustroju ciała, skupiającego całość egotycznej polityki kolejowej. Polityka poszczególnych departamentów miała charakter cząstkowy, była nieskoordynowana w całość długofalowego planu, uwzględniającego hierarchię potrzeb, nie była zazwyczaj w ogóle planowa, lecz doraźna, nie miała wspólnego kierownictwa, a więc była „bezpańska".

Krytyce tej przeciwstawić wprawdzie można różne osiągnięcia pozytywne, dowodzące siły witalnej komunikacji i skuteczności poszczególnych wysiłków różnych kierowników, a przede wszystkim wielkiego usiłowania, przywiązania i ambicyj szerokich rzesz funkjonariuszy i pracowników. Nie miejsce tu jednak na to, by wykazywać, że komunikacja pomimo wszystko jakoś się rozwijała, a na szukanie przyczyn dlaczego rozwój ten pozostawał w tyle i był skromniejszy, niż u wielu państw od Polski uboższych, rządzonych politycznie w sposób zbliżony.

Nie ulega wątpliwości, że pomijając ogólnopolityczne, ustrojowe, ogólnogospodarcze przyczyny — niedorozwój komunikacji pozakolejowych i wreszcie zahamowanie rozwoju kolei — przypisać należy w pierwszym rzędzie błędnej organizacji władz, nie pozwalającej na skuteczne, celowe objęcie przez kierownictwo problemu komunikacji w ogólności, na fachowe administrowanie komunikacjami, na skuteczne rozwijanie komunikacji nowych i podciąganie wzwyż starszych, na właściwe kontrolowanie procesów komunikacyjnych, na planową politykę ogólnokomunikacyjną i w poszczególnych działach, na wykorzystywanie prężności i żywszy rozwój ilościowy i jakościowy twórczości komunikacyjnej.

III. Zagadnienie prawidłowej organizacji komunikacji, a w tym interesujące nas szczególniej upozowanie motoryzacji, w Polsce współczesnej — nie może również uchodzić za rozwiązane i znajduje się właśnie na warsztacie prac organizacyjnych i legislacyjnych.

O utrzymaniu stanu przedwojennego nie może być mowy, tak z przyczyn wskazanych już, jak i wobec ustrojowych i radykalnego przesunięcia się zadań poszczególnych komunikacyj.

Dokonana nacjonalizacja dopełnia na ogół skupienia środków komunikacyjnych w ręku państwa, samorządu i spółdzielczości. Planowość gospodarki dotyczy przede

wszystkim komunikacji i grzebie bezpowrotnie koncepcję, według której aparatura komunikacyjna podlegała przypadkowości inicjatyw i koniunktur. Zadania zaś planowości mogą być spełnione dopiero przy prawidłowej organizacji i wydzieleniu funkcyj zarządu od planowania i nadzoru.

Kolej uległa tak znacznemu zniszczeniu i zubożeniu, że powrotu jej do roli przybliżonej ku świadczeniom przedwojennym należy oczekiwać dopiero po 4—5 latach. Wiele z tych zadań spadnie na motoryzację czasowo, a inne na stałe, w związku z czym spodziewany jest jej niezwykły bezkonkurencyjny rozwój. Chodzi o nadrobienie co namniej 10 lat zastoju i karlego wegetowania. Fala samochodów, która wkroczyła za wyzwalającą armią na teren, który jest zgoła „tabula rasa" — powinna przejąć na siebie zadania, tak drobnicowej — jak i w dużej mierze masowej komunikacji, tak lokalnej, jak i odległej, tak by odradzająca się z czasem kolej tworzyła zaczepną konkurencję dla samochodu, nie zaś, jak to było dawniej, odwrotnie. Era samochodu musi być całkowicie wykorzystana w interesie startu gospodarczego, osiedleńczego, kulturalnego naszego narodu. Do tego (obok benzyny) trzeba mieć racjonalną organizację ułatwioną faktem, że gros taboru stanowi własność publiczną, a zatem stosunkowo łatwiej jest o scalenie, rozplanowanie inicjatywy. Z drugiej strony fakt, że inicjatywa należy przeważnie do Państwa, a więc uzbraja poszczególnych inicjatorów w argument występowania w charakterze publicznym — wymaga wyjątkowo silnej instancji głównego zarządu motoryzacyjnego i wyposażenia go w znaczne prerogatywy.

Na tym tle urosła koncepcja Państwowego Urzędu Samochodowego, jako urzędu centralnego dla całokształtu spraw motoryzacyjnych, wyjętych spod administracji Ministerstwa Komunikacji i innych ministerstw. Koncepcja ta szła zasadniczo po linii organizacji właściwego rozdziału funkcyj nadzoru i zarządu (o której mówiliśmy na wstępie) i w zasadniczych zrębach powinna być utrzymana. W myśl postulatów właściwej organizacji chodziłoby o to, by w żadnym kierunku nie była popełniona przesada, a to: 1) by centralny zarząd motoryzacji, (jak i centralne zarządy innych komunikacyj) nie stał się częścią składową ministerstwa, boć wtedy wszystkie skrytykowane przez nas błędy ukaża się w całej pełni (nadmiar zadań, trudności fachowego zarządu, przytłumienie motoryzacji przez kolejowość ministerstwa, zanik i zmieszanie instancji nadzoru rządowego ogólnokomunikacyjnego z administracją, zanik przeciwstawnej polityki motoryzacyjnej i ogólnokomunikacyjnej), 2) nie podobna też z drugiej strony tworzyć ministerstwa dla motoryzacji, gdyż to łamie zasadę jedności problemu komunikacji na szczeblu nadzoru państwowego i byłoby nie do zniesienia na dalszą metę, zwłaszcza przy komunikacjach tak zazębionych o siebie, jak kolej i samochód. Trudno zaś obarczyć Premiera i jego biura planowania prowadzeniem polityki komunikacyjnej w całej rozciągłości (o tym jeszcze poniżej osobno).

Wprowadzenie motoryzacji nie tylko pod nadzór, ale i zarząd ministerstwa (!) wydać może skutki gorsze jeszcze niż przed wojną, gdy się zważy, że okres i ciężar gatunkowy spraw motoryzacyjnych zolbrzymiał niepomiernie, a kolej wymaga daleko jeszcze większego poświęcenia jej czasu, niż przed wojną. Niepomiernie też urosły agendy tak bardzo pokrzywdzonych dróg wodnych śródlądowych, zwłaszcza wobec przybycia sieci nowych dróg wodnych o wysokim poziomie techniki i pojemności przewozu i nowych zadań masowych przewozu rzecznego.

Rzecz zresztą charakterystyczna i ciekawa, że w tym samym czasie kiedy do Ministerstwa Komunikacji wprowadzona ma być z powrotem motoryzacja — dyskutowana jest pośpiesznie możliwość wydzielenia z Ministerstwa Komunikacji zarządu kolejami i nawet drogami wodnymi śródlądowymi, co jest zgodne z zasadą rozdziału nadzoru i zarządu, gdy w zakresie uplasowania motoryzacji tendencja jest wprost przeciwna i przeciwna zarazem zasadzie rozdziału nadzoru i zarządu. Uznawanie tej zasady dla jednych, a nie uznawane dla innych komunikacyj nie da się ze sobą pogodzić. Nie można też traktować, czy to sprawy uplasowania motoryzacji, czy kolei, czy dróg wodnych każdej dla siebie z osobna. Dyskusji powinien być poddany problem tej organizacji władz komunikacji w całości, w ramach tej organizacji przyjęta być powinna jako naczelna zasada rozdział nadzoru ogólnego komunikacyjnego (ministerstwo) od centralnych zarządów poszczególnymi działami komunikacji.

Nacjonalizacja komunikacji w niczym nie zmienia aktualności tej zasady, przeciwnie umacnia ją! Im bardziej postępuje etatyzacja, tym bardziej podkreślić należy konieczność sprawności, ambicji twórczej, odpowiedzialności, akwizycyjności, debiurokratyzacji działalności urzędów i przedsiębiorstw komunikacyjnych, co uzyskuje się m. in. przez wyraźny rozdział władz nadzoru i administracji. Przez realizację zasady wskazanej — w niczym też nie uszczupla się zadań i roli centralnego planowania (CUP). Każdy centralny zarząd komunikacyjny powinien na dłuższej i krótszej fali projektować planowanie w zakresie swojej komunikacji. Do Ministerstwa Komunikacji należy koordynacja tych planów w plan ogólnokomunikacyjny i nakreślanie w wyniku tego korektur dla planowania działowego. Do CUP należy korektura planu ogólnokomunikacyjnego i koordynacja jego z planem ogólnogospodarczym. I na odwrót zasadnicze postulaty do planu ogólnokomunikacyjnego i komunikacyj działowych, podyktowanych czy to interesem ogólnogospodarczym, czy ogólnokomunikacyjnym dają: CUP czy Ministerstwo Komunikacji do wykonania przez główny zarząd daną komunikacją.

Przed podaniem, u kresu tych wywodów, schematu, jaki narzucałby się dla organizacji władz komunikacyjnych — należałoby jeszcze powrócić do dyskutowanego już nieraz tematu pokrewieństwa zagadnienia motoryzacji i dróg kołowych. Samochód i droga kołowa nie są ze sobą tak związane jak szyny z taborem kolei. Zagadnienie dróg kołowych, to dział technicznie i gospodarczo dość silnie wyodrębniony. Niemniej postęp czasu idzie w kierunku coraz ściślejszego związania ze sobą tych dwóch wielkich działów. Wszystkie drogi należy budować pod aspektem jazdy po nich samochodami, budować też przyjdzie drogi wyłącznie dla samochodów i budować ulice miasta tak, by ruch samochodowy nie zatkał sam siebie! Wspólne punkty są bardzo znaczne, istotne i wymagają ustawicznie wspólnej polityki. Drogowość, po czekającym ją scaleniu zagadnienia finansowania i administracji — będzie musiała być z czasem powiązana gospodarczo z ruchem samochodowym, tj. należycie rozwinięty samochód będzie musiał ponosić koszty renowacji, konserwacji i dobudowy dróg (od czego kiedyś w Polsce błędnie zaczęto). Sprawy ruchu środkowego są wspólne. Autostrady stanowią zgoła łączną przedsiębiorczość szlakowo-taborową, mało co różną od kolei. Nie ma istotnych powodów, dla których te dwa działy (motoryzację i drogi kołowe) rozdzielono, a w każdym

razie podział taki nie utrzyma się na stałe, gdyż sprawa dróg w niemniejszym stopniu, jak sprawa opału, warsztatów ,produkcji samochodowej — składa się w całość komunikacji drogowej, bez czego centralny zarząd motoryzacji jest mimo wszystko fragmentaryczny. Uzgodnienia osiągane dopiero drogą ministerialną przerzucają niepotrzebnie zadania na ministra. Fachowość zaś kierownictwa samochodowo-drogowego jest osiągalna i możliwa. Z tych względów wypadnie opowiedzieć się za utworzeniem centralnego uzrędu motoryzacji i dróg kołowych. Przykłady obce, dotyczące większych ciężarów i większej wagi zagadnienia — nie mogą być decydujące.

IV. Nakreślony w myśl powyższych rozważań schemat układu władz komunikacyjnych przedstawia się następująco:

A. Ministerstwo Komunikacji

Minister, Podsekretarz Stanu (albo dla każdego działu komunikacji, albo jeden polityczny, jeden ekonomiczny, jeden techniczny).

Biuro Planowania Ogólno-Komunikacyjnego (inwestycyjne i eksploatacyjne).

Departament Ogólny (personalia, legislacja itp).

Departament Nadzoru Ekonomicznego (budżet, dochody, wydatki itp.).

Departament Nadzoru Technicznego (tabor, szlaki, warsztaty itp.).

Wszystkie departamenty i podległe im wydziały są ogólnokomunikacyjne. Pierwsze ogarniają większą, drugie mniejszą całość zagadnienia. Podległe im referaty, obsadzone są wyłącznie przez radców, specjalistów na każdy, a wyjątkowo i na dwa pokrewne działy komunikacji. Poza tym są tylko siły pomocnicze i kancelaryjne. Radcowie specjaliści są referentami aktów i spraw, przychodzących z głównych urzędów do zatwierdzeń nadzorczych ministerstwa. Oni też przygotowują sprawy kierowane do tych urzędów z tytułu nadzoru ministra. Plan polityki ogólnokomunikacyjnej powstaje przy współpracy wszystkich 4 departamentów.

Gł. Zarząd PKP — **Gł. Zarząd Poczt i TK** — **Gł. Urząd Motoryzacji i Dróg kołowych**
Główny Urząd Dróg wodnych — **Gł. Urząd Lotniczy** — **Gł. Urząd Turystyczny**

Przeds. PKP — **Przeds. PPT** — **Przeds. PKS** — **Przeds. Drogi Wodne**
Przeds Lot. — **Przeds. Turystyka Polska „Orbis”**

Te główne zarządy czy urzędy spełniają całość centralnej administracji i zarządu powierzonych im działów komunikacji. Różnica w nazwaniu wypływa z faktu, że kolej i poczta, to wielkie przedsiębiorstwa monopolowe, ogarniające niemal całość zagadnienia w swym zakresie (nadzór prywatnych kolei może być przekazany przez ministra niemal w całości generalnemu dyrektorowi P. K. P. tak samo nad tramwajami itp.). Każdy z tych głównych urzędów czy zarządów posiada swe biuro planowania i ciała doradcze, których delegaci tworzą ciało doradcze przy ministrze komunikacji (P. Rada Komunikacyjna).

Schemat powyższy jest oczywiście tylko ogólny, podając główne przedsiębiorstwa podległe urzędom centralnym, a pomijając dalszy układ instancji administracyjnych w terenie (dyrekcje, urzędy wojewódzkie itp.)

Przeprowadziwszy w ten lub podobny szosób organizację władz komunikacyjnych, stworzonoby niewielkie, czysto nadzorcze ministerstwo (około 40—50 osób), zdolne do naczelnego planowania i kierownictwa całością problemu komunikacyjnego. Kolej uzyskałaby swe wyłączne kierownictwo, nie absorbując ministra i rozpoczęłaby planową akcję odbudowy i usprawnienia eksploatacji pod odpowiedzialnością mianowanego na lat kilka zarządu, złożonego z 6 osób (dyrektor i 2 zastępców kolejarzy, oraz 3 przedstawicieli życia gospodarczego, zawodowego i skarbowości). Nieduży to i tak skład przy ogromie zadań! Jednoosobowych zarządów przedsiębiorstwa kolejowego nigdzie nie ma, choć u nas ministra obciążono nie tylko zarządem kolei, ale i całej komunikacji.

Poczta pozostałaby niemal w całości sobą, lecz łącznie z ustąpieniem zarządu ministerialnego nastąpić by powinno znaczniejsze usprawnienie trybu metod pracy.

Główny Urząd Motoryzacji i Dróg Kołowych skompletowałby całość zagadnień komunikacji drogowej, pozostałby, jak PUS, pełnym centralnym zarządem, nadzorowanym tylko przez ministerstwo, a posiadającym całość funkcji administracyjnych w swym ręku, łącznie z faktycznym rozdzielnictwem koncesji samochodowych, wg planu zatwierdzonego tylko w zasadach przez ministra.

Główny Urząd Dróg Wodnych wyzwoliłby z siebie przedsiębiorczość przewozową. Turystyka (zagadnienie tylko w części, ale środkowej, komunikacyjne) wymaga analogicznego głównego urzędu, komunikującego się dość swobodnie z wieloma innymi resortami. Zagadnienie turyzmu jest potencjonalnie ogromne i prawidłowa organizacja musi tu wyprzedzić faktyczną działalność, skupiając zagadnienie akwizycji, przewozu i obsługi terenowej w całość. Zjednoczenie to jest dwustopniowe, tj. czysto administracyjne w urzędzie i przedsiębiorcze („Hotele i Turystyka” oraz „Orbis”). Społeczny odpowiednik stanowiłaby Państwowa Rada Turystyczna przy Gł. Urzędzie.

W podobny sposób zorganizowane są władze komunikacyjne w krajach, znajdujących się w warunkach do Polski zbliżonych (obszar kraju, sieci komunikacyjnej, ladowy charakter). W Związku Radzieckim różne komunikacje mają swoje resorty, lecz tłumaczy się to olbrzymimi rozmiarami terenowymi i masami przewozu, a co najważniejsze — nad resortami tymi utworzony jest w innej postaci centralny nadzór koordynacyjny (jakby nadresort komunikacji), który dba o planowość ogólnokomunikacyjną i spełnia rolę analogiczną do roli ministra komunikacji w innych krajach. **r. a.**

Stałych prenumeratorów „Przeglądu Komunikacyjnego” prosimy o wpłacenie na konto nr VII — 127 P. K. O. w Łodzi **zł. 240.—** tytułem prenumeraty naszego miesięcznika na drugie półrocze 1946 roku.

Głosy czytelników

W omawianej na łamach „Przeglądu" sprawie rachunkowości kolejowej otrzymaliśmy następujący list.

W numerze 5-ym „Przeglądu Komunikacyjnego" ukazał się artykuł pod tytułem „Rachunkowość P.K.P.", w którym autor apeluje do pracowników kolejowych, mających styczność z rachunkowością, o przedstawienie swoich projektów ulepszenia rachunkowości P.K.P. Słusznie stwierdza autor, że gdyby przyszło do rozpisania ankiety dla stwierdzenia, czy przepisy rachunkowe powinny ulec zmianie, to bezwzględnie 100% odpowiedzi wypadłoby za zmianą tych przepisów. Więc dlaczego dotychczas jest milczenie wśród pracowników zajętych rachunkowością, którzy krytykują te przepisy? Odpowiedź jest na to jasna, — ponieważ wszelkie przepisy, czy to dotyczące spraw rachunkowych, personalnych, czy technicznych, opracowywane były przez M.K. lub D.O.K.P. teoretycznie, bez uzgodnienia z pracownikami wykonywującymi te czynności praktycznie, więc ci pracownicy nadal oczekują pewnych zmian od władz wyższych.

Niewątpliwie dużo pracowników znalazłoby się takich, którzy zechcieliby zabrać głos w powyższej dyskusji, lecz niestety nie do wszystkich pracowników dochodzi „Przegląd Komunikacyjny" a wielu jest takich, którzy nie wiedzą o jego istnieniu.

Ja ze swej strony uważam, że przeprowadzenie dyskusji na łamach „Przeglądu Komunikacyjnego" w tak naglących sprawach, jak ulepszenie rachunkowości na P.K.P. nie powinno się odbywać, ponieważ zajęłoby dużo czasu, lecz powinno być wydane przez M.K. zarządzenie do D.O.K.P. celem zwołania konferencji wszystkich kierowników i referentów rachunkowych dla opracowania, ulepszenia rachunkowości na P.K.P., z udziałem przedstawiciela M.K. Przed zwołaniem konferencji D.O.K.P. powinna wcześniej powiadomić wszystkie jednostki służbowe o mającej się odbyć konferencji, tak ażeby ci pracownicy mogli sobie wcześniej przygotować materiał do dyskusji. Następnie wszystkie dyrekcje winny wysłać swoje projekty do M.K., celem ostatecznego ich opracowania.

O ile ta dyskusja miałaby być przeprowadzona na łamach „Przeglądu Komunikacyjnego", ja ze swej strony podam projekt niektórych części:

1) Listy płacy na uposażenie pracownikom etatowym, stałym i umowno stałym sporządza Oddział z podpisem Naczelnika, kierownika i sporządzającego listę płacy. Następnie wysyła się je do Wydziału, gdzie również muszą być zaopatrzone w szereg podpisów przez tego kto sprawdził, uzgodnił i zatwierdził. Po uskutecznieniu tej formalności wysyła Wydział do Biura Finansowego, gdzie przechodzi kolejno przez szereg działów i tu również podpisy, podpisy, podpisy, a wreszcie kierują się do kas stacyjnych dla opłaty (jeżeli trafią do właściwych kas). Samo tylko podpisywanie tych list, ile zajmuje czasu, a w ogóle jaki jest cel wysyłania list płacy do Dyrekcji? Jeżeli one były sporządzone przez Oddział błędnie, to po poprawieniu ich w Wydziale lub w Biurze Finansowym, Oddział nic o tym nie wie, ponieważ Biuro Finansowe bezpośrednio kieruje je do kasy.

Z mego punktu widzenia lepiej by było, gdyby Oddział bezpośrednio kierował listy płacy na uposażenie do kasy, która po opłaceniu powinna wysyłać je do Dyrekcji. Dałoby to: że pracowncy otrzymywaliby wypłatę zawsze o czasie, listy trafiałyby do właściwych kas i niepotrzebne byłoby wstrzymywanie wypłaty i przeprowadzanie na przywrócenie kredytu uposażenia tych pracowników, którzy w międzyczasie zostali zwolnieni, ponieważ Oddział wysyła listy płacy do Wydziału na 20 dni przed wypłatą.

Tak samo na premię ogólno-eksploatacyjną, Oddział sporządza lisy płacy i wysyła je do Wydziału, celem zatwierdzenia. Czy tylko po to, żeby były zaopatrzone w większą ilość podpisów? Przecież Wydział wyznacza określone sumy, a przepisy wyraźnie głoszą, jak przeprowadzić podział, więc czy nie prościej byłoby, żeby Oddział bezpośrednio kierował listy do kasy?

Moim zdaniem lepiej byłoby, żeby Oddział kierował bezpośrednio wszystkie listy płacy do kasy, które by dopiero po opłaceniu sprawdzała Dyrekcja. Znalezione przez Dyrekcję błędy Oddział mógłby uregulować przy następnym sporządzaniu list.

2) Co do potrąceń w listach płacy, to ileż się przeprowadza różnych niepotrzebnych prac, jak sporządzanie wykazów, prowadzenie kontrolek it.d., tak przez Oddział, jak i Dyrekcję, czy nie moglibyśmy zwolnić Dyrekcji z tych obowiązków jako pośrednika? — można — gdyż wszelkie te czynności przeprowadzałby Oddział.

Wszelkie potrącenia, które uskutecznia się w listach płacy, Oddział przy zdaniu list płacy do kasy otrzymałby w gotówce i rozesłałby w całości poszczególnym wierzycielom bezpośrednio lub przez P.K.O.; należność instytucyj kolejowych przekazywałaby Kasa Stacyjna.

Nie tylko są bolączki w dziedzinie rachunkowości, lecz nie mniej ważną sprawą jest również przeprowadzenie ulepszenia gospodarki personalnej, o której należałoby w najszybszym czasie pomyśleć.

Rachunkowiec

UWAGI REDAKCJI.

Wychodząc z założenia, że dobry buchalter jest dobrym lekarzem przedsiębiorstwa, Redakcja Przeglądu Komunikacyjnego z całym zrozumieniem doniosłości zagadnienia, dotyczącego rachunkowości przedsiębiorstwa P.K.P., dała możność niczym nieskrępowanego wypowiedzenia się pracownikom zatrudnionym przy pracach rachunkowych.

Wolność wypowiadania się w tak ważnej dla P.K.P. dziedzinie ułatwi czynnikom decydującym wyłowienia szerokiej masy pracowników, czasem bliżej nieznanych, którzy pracując od szeregu lat, poznali braki lub nawet złe strony przepisów. — Te braki należałoby usunąć.

Zdajemy sobie sprawę z tego, że praca ta nie jest pracą łatwą. Zdajemy sobie sprawę i z tego, że opracowanie przepisów wymaga studiów nad pracą kolei i czasu. Wiemy, że przepisy obowiązujące w szeregu starych państw Europy są wynikiem długoletnich żmudnych badań nie tylko gospodarki własnej, lecz i gospodarki sąsiadów. Nie obce Redakcji nazwisko wybitnego znawcy rachunkowości rodaka Bolesławskiego, który pracując przed laty w obcym kraju, przez kilka lat badał systemy rachunkowości w innych państwach, i wydał na podstawie tych badań przepisy, które dały możność dokładnej analizy pracy kolei. Była to praca zespołu, dobranego ze znawców, stojących najbliżej tych zagadnień.

Zdajemy sobie sprawę i z tego, że zagadnienie rachunkowości P.K.P. nie może być rozstrzygnięte na łamach Przeglądu, lecz wierzymy, że dyskusja posunie sprawę naprzód.

Redakcja zgadza się, że badania powinny być prowadzone na szczeblu Dyrekcji, jako najbliżej stojącej do tych za-

gadnień. Dyrekcjom zaś nie powinny być obce głosy wykonawców prac rachunkowych.

Autor porusza sprawę sporządzania dokumentów na wypłaty personelu, wypowiadając się za decentralizacją tych prac. Zbiega się to ze stanowiskiem piszącego te uwagi. Tylko wnikliwa kontrola daje dobre podstawy do dalszych badań i dlatego Biuro Finansowe należałoby odciążyć od zarządzania wypłat na podstawie sporządzonych w tymże biurze dokumentów, licząc się z tym, że Biuro Finansowe nie powinno występować w roli kontrolera swych prac.

Dziś jednak, wobec braków dających się odczuwać na polu prac związanych z rachunkowością i kontrolą, które to braki dadzą się usunąć po przeszkoleniu pracowników i przygotowaniu jednych do prac rachunkowych — innych do prac kontrolnych, należy wypowiedzieć się za centralizacją.

Redakcja, dając możność wypowiadania się w sprawach rachunkowości, sama zasadniczo nie zajmuje stanowiska w tych sprawach, mimo, że ogłoszony już materiał nadaje się do dyskusji, na którą oczekujemy. Im większy będzie materiał, tym i uwagi mogą być cenniejsze.

Przegląd prasy zagranicznej

Nowe typy parowozów i lokomotyw na kolejach St. Zj. A. Płn.

„Railway Gazette" przynosi interesujące informacje o budowie po wojnie nowych typów parowozów i lokomotyw na kolejach Stanów Zjednoczonych A. P. Standartowym typem parowozów kolei „New York Central" był dotychczas układ 2—3—2 (Hudson). Pozwalał on na przebycie po b. łatwym profilu odległości 1600 km pociągiem „Twentieth Century Line", wagi 800 — 1000 t w ciągu 16 godz. Nacisk na oś parowozów „Hudson" wynosił 29,7 t. Obecnie T-wo „New-York Central" przechodzi na budowę parowozów pośpiesznych typu 2—4—2, które przy tymże nacisku na oś mają rozwijać szybkość 160 km/godz. i wyżej, co pozwoli na znaczne skrócenie czasu jazdy.

Również T-wo Kolei Pensylwania, które używało dotychczas do ruchu pośpiesznego przeważnie parowozów typu Pacific (2—3—1), wybranego po dłuższych próbach na stacji doświadczalnej w Altona, zdecydowało się obecnie zbudować tytułem próby 50 parowozów typu 2—2—2—2: kształtu całkowicie opływowego. Cztery osie wiązane podzielone są tu na 2 grupy, każda po 2 osi, napędzane przez 2 cylindry, umocowane zewnętrznie.

Rozwój i konkurencja wzajemna dwóch rodzajów trakcji — parowej i Dieslowskiej — w Stanach Zjednoczonych zależy dla większości zarządów kolejowych od tego, jakie źródło energii (węgiel, ropa) posiadają tereny, przylegające do danych linii kolejowych. W ciągu ostatnich lat 10-ciu zaznaczył się niewątpliwy postęp na korzyść budowy lokomotyw typu Diesla. W Stanach Zjednoczonych jest ich obecnie w ruchu około 2000 jednostek. Jednym z czynników decydujących na korzyść wyboru lokomotym tego typu— jest doskonała dokładność obsługi pociągów i zwiększony znacznie współczynnik „używalności" lokomotywy, tj. stosunek dni i godzin pracy lokomotywy w pociągach, do czasu rozporządzania nią w pewnym okresie.

Miesięcznik „Diesel Railway Traction" przytacza na potwierdzenie tego twierdzenia kilka liczb. T-wo Burlington, gdzie pracuje od lat 10 na linii głównej 27 lokomotyw Diesla, określa przeciętny współczynnik używalności lokomotyw tego typu jako 95,3%. Pociąg „Sam Houston Zephyr" eksploatowany łącznie przez T-wa Burlington i Rock Island przebiegł od r. 1937 do r. 1945 — 2.897.000 km ze współczynnikiem używalności 99%. Jedna z lokomotyw kursująca pomiędzy Waschingtonem i Chicago wykazała nawet na odległości 1238 km współczynnik rozporządzalności = 100 procent. Na innej kolei przy przebiegu 4.300.000 km dokonywanym w ciągu 2 lat rozporządzalność osięgła 98 procent.

Zastosowanie lokomotyw Dieslowskich do prowadzenia ciężkich pociągów towarowych na dużych odległościach dało również b. dobre wyniki, zwłaszcza na liniach kolejowych, idących od oceanu Spokojnego w głąb kraju.

Budowane są ostatnio następujące typy lokomotyw Diesla:

do ruchu manewrowego, jednostka mocy 1014 K.M. lub 670 K.M. na 2 wózkach 2 osiowych. Silniki 12 lub 6 cylindrowe. Ciężar odpowiednio 101 i 80 t, siła na haku 28.350 i 22.680 kg

w ruchu towarowym większość kolei amerykańskich posługuje się lokomotywą 4 członową mocy 5476 KM z 2 kabinami dla motorniczego. Każdy człon posiada 1 silnik Diesla 2 suwowy z 16 cylindrami, moc silnika 1369 KM przy 800 obr/min. Każdy silnik napędza bezpośrednio prądnicę. Długość całkowita lokomotywy stanowi 58,8 m, ciężar w stanie roboczym 365 t, siła na haku 102.000 kg. Lokomotywa może być podzielona na 2 jednostki.

Jako lokomotywa normalna do **ruchu osobowego** uważany jest układ 2 członowy mocy 4056 KM z jedną kabiną motorniczego; układ ten spoczywa na 4 wózkach 3 osiowych. W każdym członie są 2 silniki Diesla 2 suwowe po 1014 KM z 12 cylindrami. Długość lokomotywy — 43 m, ciężar w stanie roboczym 249, siła na haku 49.900 KM.

(Revue Générale des Chemins de fer nr 4—1945).

PLANY KOLEI FRANCUSKICH

Po oswobodzeniu ziem francuskich od najazdu niemieckiego, koleje złączone w Towarzystwo „Société Nationale des Chemins de fer" (S.N.C.F.) przystąpiły niezwłocznie do układania planu działalności na najbliższe 10-lecie. Plan ten w ogólnych zarysach, pomijając zagadnienia odbudowy zniszczeń wojennych, będące troską naczelną Towarzystwa Narodowego Kolei Francuskich, przedstawia się w sposób następujący:

Do r. 1955-go T-wo S.N.C.F. przebuduje 9435 km linii głównych na szyny wagi 50 kg/mb na nacisk osi 23 t. i szybkość pociągów 140 km/godz., a 14.430 km linii na szyny 45 kg/mb na nacisk osi 20 t.

Stacje rozrządowe będą rozbudowane według projektu opracowanego przed 2-gą wojną światową, wzorując się na typie stacji rozrządowej Villeneuve — St.

Georges z najdalej idącą mechanizacją pracy, pozwalającą na przerabianie na każdej st. rozrządowej 3800 wagonów na dobę.

Długość linii głównych, wyposażonych w świetlną blokadę automatyczną, będzie zwiększona z 2800 km do 5300 km.

Program budowy parowozów został podzielony na 2 pięciolecia; w pierwszym program przewiduje budowę wyłącznie 4 typów parowozów: 1—5—0, 1—4—1, 1—5—1 do ruchu towarowego i 0—5—0 do manewrów. W drugim pięcioleciu program przewiduje budowę następujących typów parowozów: 2—3—2 i 2—4—2 do ruchu osobowego z naciskiem na oś 23 t, 1—4—2 i 1—5—2, do ruchu towarowego z naciskiem na oś 20 t. Program przewiduje możliwie najdalej idącą normalizację części składowych nowych parowozów.

Przyszłe lokomotywy elektryczne mają prowadzić pociągi wagi 850 t z szybkością 140 km/godz. na poziomie. Będą one budowane w/g typu 2D2 z naciskiem na oś silnikową 23 t, ciężar całkowity lokomotywy 150 t.

Przewiduje się również budowę pewnej ilości lokomotyw Diesla mocy 1000 KM i 3200 KM, wagi 152 t; przeznaczone one będą do pracy manewrowej i prowadzenia cięższych pociągów towarowych.

Wagony towarowe mają być budowane w/g dwóch zasadniczych typów: wagon kryty ładowności 20 t, ciężar własny 12 t, powierzchnia ładunkowa 24 m², objętość 55 m³; węglarka ładowności 29,5 t, ciężar własny 10,5 t, konstrukcji niezmiernie zwartej (długość wagonu między zderzakami wynosi mniej 8 m).

Wagony osobowe na wózkach będą budowane z użyciem materiałów lekkich i zastępczych, co pozwoli osiągnąć na wadze własnej oszczędność ok. 25%.

Elektryfikacja linii kolejowych ma być wysunięta na czoło zadań współczesnego kolejnictwa francuskiego. Długość 3531 km linii zelektryfikowanych obecnie ma być zwiększona w ciągu 10 lat o 2032 km, z czego 172 km przypadnie na linie podmiejskie.

Ilość lokomotyw i wagonów silnikowych elektrycznych ma dosięgnąć 718 jednostek, co zwolni z obiegu 1830 lokomotyw trakcji parowej.

Zużycie energii elektrycznej oceniane obecnie liczbą 700 milionów KW/godz osiągnąć ma w przyszłości 1 miliard KW/godz. Da to oszczędność ogólną w węglu normalnym 2.700 000 t zamiast dotychczas osiągalnej normy 1.300.000 t.

Uruchomienie źródeł energii wodnej, którą rozporządza obecnie T-wo S.N.C.F. zwiększy wydajność siłowni do mocy 1,7 miliarda KW/godz rocznie.

Cierpiąc na razie, tak jak i inne zarządy kolei europejskich, na dotkliwy brak parowozów, zrujnowanych po wojnie, S.N.C.F. zamówiło w r. 1945 z dostawą na początku r. 1946 w Stanach Zjednoczonych A. P. — 700 parowozów typu Mikado (1—4—1) z naciskiem na oś 20 t. Palenisko powierzchni 5,15 m² ma być obsługiwane mechanicznie przez stockery. Nadprężność pary wynosi 15,5 atm. Średnica kół napędnych — 1650 m. Tender na 2 wózkach dwuosiowych ze zbiornikiem wody objętości 30 m³ i skrzynią węglową, mieszczącą 11 t paliwa.

(Revue Générale des Chemins de fer nr 4—1945).

Wiadomości ciekawe i pożyteczne

Czas i zegar

Jeszcze obecnie można usłyszeć zwięzłe powiedzenie „wpadł jak po ogień". Może starzy pamiętają te czasy, gdy na wsiach (zapadłych, odległych od szlaków komunikacyjnych) sąsiedzi wzajemnie pożyczali sobie ognia. Dla nas współczesnych pozostało tylko wspomnienie. Dzisiaj zjawiło się nowe powiedzenie dorównujące powyższemu „wpadł, jak po czas". Sąsiedzi jedni drugim udzielają tej niezbędnej dla ludzi pracy wiadomości. Obok wielu innych niszczących skutków wojny nastąpił gwałtowny brak zegarków i zegarów. Jeden tylko przykład Warszawy jest aż nadto wymowny. Nie ma ani jednego zegara ulicznego. Nie działa ani jeden zegar wieżowy. Bardzo częstym zapytaniem na ulicy jest prośba o podanie czasu.

Drobna notatka dziennikarska w kilku zdaniach maluje rzeczywistość.

„Osiedle fińskich domków nie posiada zegarków. Nie stać nas na kupienie nowych, a szczodrość Unrra nie sięga aż tak daleko. Stąd zjawisko powszednie: pukanie do drzwi sąsiada domku. Przepraszam, która godzina? Niestety nie mam pojęcia! Sytuacja bez wyjścia. Ludzie w śródmieściu jakoś sobie radzą. Są znaki, po których poznaje się np. że jest szósta rano. Zabłysło światło w oknie sklepiku, przeszedł piekarz z pieczywem, sąsiad poszedł po wodę itd.

Tak więc ludzie pracy w mieście i na wsi kierują bieg swego życia według czasu, który z kolei mierzymy przyrządem zwanym zegarem.

W Polsce czasem urzędowym jest czas **środkowo-europejski**, odpowiadający czasowi miejscowemu południka, położonego dokładnie o 15° (stopni) na wschód od Greenwich. Południk ten przebiega przez obszar państwowy Polski na wschód od Odry i Nissy na wysokości Stargard — Zgorzelice. Czas miejscowy Warszawy, odpowiadający południkowi przechodzącemu przez obserwatorium w stolicy, jest o 24 minut 7,25 sekund wcześniejszy od czasu środkowo-europejskiego.

Z kolei czasy miejscowe w różnych okolicach Polski różnią się od czasu warszawskiego. Różnica ta na wschód od Warszawy jest ujemna (czas jest wcześniejszy), na zachód od Warszawy dodatnia (czas późniejszy od warszawskiego).

Czas środkowo-europejski nazywa się czasem urzędowym i wprowadzony jest ustawowo od 1 lipca 1922 r. Obok wielu innych dowodów czas środkowo-europejski w Polsce uzasadnia przynależność naszą do Europy Środkowej.

Różnice między czasem urzędowym a miejscowym (średni czas słoneczny) prawie na całym obszarze Polski są ujemne.

Różnice te obrazuje zestawienie:

Białystok	— 33
Bydgoszcz	— 12
Cieszyn	— 15
Częstochowa	— 17
Elbląg	— 17

Gdynia	— 14
Gdańsk	— 14
Katowice	— 16
Kraków	— 20
Krynica	— 24
Lublin	— 30
Łódź	— 18
Opole	— 12
Piła	— 7
Poznań	— 8
Racibórz	— 13
Toruń	— 14
Warszawa	— 24
Wrocław	— 9
Zakopane	— 20

Gdy w Polsce jest godzina 12 w południe wykazują zegary w innych krajach następujący czas:

godzina 11

Belgia, Francja, Wielka Brytania, Irlandia, Portugalia, Hiszpania, Algier, Marokko — czas zachodnio-europejski,

godzina 11 minut 20

Holandia — czas amsterdamski,

godzina 12

Dania, Niemcy, Italia, Szwajcaria, Austria, Czechosłowacja, Węgry, Jugosławia, Szwecja, Norwegia,

godzina 13

Finlandia, Rumunia, Turcja, Grecja, Syria, Egipt, Unia Południ. Afryk. — czas wschodnio-europejski,

godzina 14 — Rosja europejska,

godzina 15 — Irak,

godzina 16 minut 30 — Indie Brytyjskie,

godzina 19

Chiny, Filipiny, Australia Zach.

godzina 20

Japonia, Mandżuria, Korea,

godzina 7

Wschodnia Kanada, Środk. Brazylia, Argentyna,

godzina 6

New Jork, Chili, Peru,

godzina 5

Chicago, Texas, Wsch. Meksyk, Salvador, Costarica,

godzina 4

Zach. Meksyk, Denver,

godzina 3

San Francisko, Kolumbia Bryt.

Przy tej sposobności należy podkreślić, iż w dziedzinie komunikacyjnej czas odgrywa pierwszorzędną rolę. Odjazdy, przyjazdy i czas jazdy statków morskich, rzecznych, kolei i samochodów, ich szybkość obliczane są na zasadzie pokonywania przestrzeni w możliwie najkrótszym czasie, do czego służy w praktyce życia codziennego zegar.

Niewątpliwie najstarszym czasomierzem był zegar słoneczny, który znali Chałdejczycy. W nocy i w dni niesłoneczne zegar ten zawodził. Assyryjczycy zastosowali więc zegary wodne, których odmianą był zegar piaskowy (t.zw. klepsydra), dotychczas jeszcze stosowany.

W XII wieku wynalazł papież Sylwester II zegar kółkowy, któremu brakowało wahadła. To ostatnie wynalazł Galileusz, lecz nie zastosował go do zegara. Wahadło wprowadził do zegarów wielki fizyk holenderski Huygens w XIII wieku. Regulowało ono ruchy mechanizmu, a tym samym wpłynęło na wskazywanie przez mechanizm zegarowy dokładnego czasu.

W tym samym wieku w Norymberdze zbudowano pierwszy zegarek sprężynowy. Małe wahadło zawieszone na sprężynie umożilwiło zmniejszenie zegarów do rozmiarów kieszonkowych. W Polsce konstruowaniem i rozpowszechnianiem zegarków sprężynowych zesłynął ks. Kochański, bibliotekarz króla Jana III Sobieskiego.

Od wieku XIII rozpowszechnia się zegarek w różnych formach, jako wieżowy, ścienny, szafkowy, budzik, kieszonkowy, ręczny, stopper itp.

Nazwa zegar pochodzi od niemieckiego słowa „seigen"=ciec, bo zegary piaskowe i wodne ciekły. Dla zegarów kółkowych wahadłowych i sprężynowych mimo fałszywego pojęcia utrzymano nadal słowo „ciec" i zegary nowe określono nazwą „Seiger", tj. przedmiot cieknący. W języku niemieckim słowo to zanikło oddawna, za to u nas utrzymało się jako „zegar".

Pierwszym dziełem w języku polskim o budowie zegarów i zegarków była książka Franciszka Czapka, wydana w roku 1850 w Lipsku.

„B"

Wykaz przybytków Biblioteki Ministerstwa Komunikacji

Po przeszło sześciu latach przymusowej przerwy spowodowanej wojną Biblioteka Ministerstwa Komunikacji wznawia wydawanie WYKAZU PRZYBYTKÓW, zawierającego przegląd ważniejszych nowości książkowych, napływających do Biblioteki drogą kupna, wymiany i darów.

WYKAZ składa się z dwóch zasadniczych części, zawierających: a) druki z zakresu komunikacji, b) druki niekomunikacyjne. Część pierwsza i druga rozpada się na działy. W obrębie działu zachowano porządek alfabetyczny według nazwisk autorów lub tytułów książek. Ilość działów, ich układ wzajemny oraz rozwój wewnętrzny wypływa z zebranego materiału.

Oprócz rejestracji bieżącej WYKAZ będzie zawierał notatki oraz ogólne informacje biblioteczne.

WYKAZ będzie się ukazywał zasadniczo w odstępach miesięcznych; numer niniejszy, poczwórny, obejmuje przegląd ważniejszego materiału książkowego (druki zwarte) za okres: od 1 stycznia do 30 kwietnia 1946 r.

Wydając pierwszy numer WYKAZU PRZYBYTKÓW — Biblioteka M. K. wyraża niepłonną nadzieję, że będzie on nie tylko informatorem i pomocą dla naszych stałych czytelników, ale, że dotrze do każdego, że potrafią zaciekawić i wzbudzić żywsze zainteresowanie książką naukową, a zwłaszcza książką komunikacyjną, że stanie się orędownikiem idei krzewienia czytelnictwa literatury fachowej wśród szerokich rzesz pracowników komunikacji polskiej.

Część A. DRUKI KOMUNIKACYJNE

Komunikacja

Zagadnienia ogólne

Blum O. — Die Entwicklung des Verkehrs. Berlin 1941. S. 261. III. 2075.

Blum O. — Der Südosten verkehrspolitisch betrachtet. Berlin 1941. S. 94. III. 2119.

Łopuszyński M. — Podstawy rozwoju sieci komunikacyjnej w Polsce. Warszawa 1939. S. 579. II. 1440/13.

Otto K. — Das Verkehrswesen der preussischen Provinzen. Stuttgart 1939. S. 125. II. 1259/5.

Petrov V. — Gorodskoj transport. Moskva 1939. S. 290. II. 5190.

Pirath C. — Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft. Berlin 1934. S. 263. III. 2076.

Ross F. — Steigende Verkehrsleitungen Ostpreussens. Königsberg 1939. S. 130. II. 1102.

The Transport Situation in Europe. London 1945. P. II. 72.

Wiens G. — Das Problem der Verkehsteilung auf Schiene, Strasse und Wasserweg. Würzburg 1939. S. 196. II. 1188.

Wohl P. — Eisenbahn und Kraftwagen in 40 Länder der Welt. Berlin 1935. S. 306. III. 2171.

I. Koleje

Zagadnienia ogólne

Chaczaturov T. — Wielikaja żeleznodorożnaja dzierżava. Moskva 1945. S. 135. I. 135.

Eisenbahn und Kraftwagen. Wien 1936. S. 284. II. 5067.

Osnovy żeleznodorożnogo deła. Moskva 1944. S. 526. II. 5147.

Wassermann H. — Das Verkehrswesen Südosteuropas. Wien 1940. S. 56. II. 1580.

Wohl P. — Eisenbahn in 40 Ländern der Welt. Berlin 1935. S. 306. III. 2171.

Biermann F. — Gesetz über Haftpflicht der Eisenbahnen. Berlin 1941. S. 84. II. 1230.

Blum O. — Verkehrspolitik. Berlin 1937. S. 29. II. 1564.

Cywiński B. — O reformę zarządu naszych kolei. Warszawa 1936. S. 12. III. 2526.

Hohenschuh R. — Die rechtliche Bedeutung des Eisenbahntarifs. Düsseldorf 1941. St. 68. II. 1265.

Makowski J. — Teoria i technika zawierania umów międzynarodwych. Warszawa 1931. S. 99. II. 1008.

Nanassy B. — Die internationale Eisenbahnfrachtrecht. Leipzig 1943. S. 732. II. 1251.

Organisation der Reichsbahn. Leipzig 1943. S. 24. II. 1182.

Praktyczne wskazówki o zawieraniu umów międzynarodowych. Warszawa 1938. S. 129. II. 1009

Sarter A. — Was jeder von der Deutschen Reichsbahn wissen muss. Leipzig 1939. S. 72. II. 1317.

Weber H. — Verwaltungsdienst der Deutschen Reichsbahn. Berlin 1943. S. 123. II. 1253.

Ekonomia. Finanse

Brüestle R. — Die Bedeutung des Verkehrsmittel. Halle 1941. S. 154. II. 1247/24.

Couvé R. — Die Eisenbahn — Güterabfertigung. Leipzig 1939. S. 277. II. 1338.

Goebel E. — Die Bewältigun des modernen Güterverkehrs. Bleicherode 1937. S. 90. II. 1219.

Hellauer J. — Güterverkehr. Jena 1938. S. 178. III. 2159.

Hendrikson H. — Interwencja państwa w zakresie komunikacji. Warszawa 1939. S. 168. II. 1019.

Koenigs G. — Die Regelung der internationalen Verkehrs. Jena 1941. S. 27. II. 1579/19.

Moormann K. — Das Tarifwesen. Leipzig 1943. S. 98. II. 1344/1.

Orłov V. — Kalkulacija i analiz sebestoimoisti żeleznodorożnych perevozok. Moskva 1939. S. 343. II. 5185.

Schultz P. — Die Eisenbahngütertarifpolitik. Heidelberg 1940. S. 297.

Spiess W. — Der Eisenbahngütertarif in der Volkswirtschaft. Berlin 1941. S. 126. II. 5065.

Wiedenfeld K. — Deutsche Eisenbahn-Gestalter. Aus Staatsverwaltung. Berlin 1940. S. 104. II. 1248.

Wiedenfeld K. — Die Eisenbahn im Wirtschaftsleben. Berlin 1938. S. 143. II. 1181.

Statystyka

Kellerer H. — Verkehrsstatistik. Berlin 1936. S. 264. III. 2058.

Nekras L. — Transportnaja statistika. Moskva 1933. S. 234. III. 2135.

Technika. Budowa i Eksploatacja

Aksenov I. — Rabota techniceskich i gruzowych stancii. Moskva 1938. S. 351. II. 5115.

Babenko D. — Dinamika parovoza. Moskva 1938. S. 486. III. 2132.

Buzanov S. — Zonnyje stancii prigorodnych uczastkov żeleznych dorog. Moskva 1941. S. 101. II. 5117.

Eksploatacija ustrojstv SCB. Moskva 1945. S. 62. I. 201.

Elonovskij V. — Ozdorovlenie zemljanogo połotna. Moskva 1943. S. 31. I. 592.

Gataulin Z. — Okraska vagonov. Moskva 1941. S. 246. II. 5114.

Handbuch für Lokomotivführer. Berlin 1944. Bd. 1: S. 256. II. 1233.

Kartaszov N. — Kurs parovozov. Moskva 1941. S. 407. II. 5181.

Kolokolov N. — Iskustevennyje sooruženija na żeleznodorożnom transporte. Moskva 1943. S. 487. II. 5088.

Kozakov A. — Elektriczeskaja dispetczerskaja centralizacja. Moskva 1945. S. 459. II. 5080.

Krüger A. — Stalowe podkłady kolejowe. Warszawa 1936. S. 15. III. 2502.

Kryłov V. — Remont tormozov. Moskva 1943. S. 430. II. 5093.

Majsev P. — Kratkij kurs SCB. Moskva 1937. S. 91. II. 5102.

Michalevskij A. — Vagony ustrojstvo i technika remonta. Moskva 1945. S. 814. II. 5110.

Mojsejev V. — Ustrojstvo SCB. Moskva 1940. Cz. 2. S. 487. II. 5105.

Novožilov G. — Pereustrojstvo iskustvennych sooruženii. Moskva 1945. S. 185. II. 5116.

Odincov L. — Operativnyj analiz ekspluatacionnoj raboty. Moskva 1945. S. 203. II. 5189.

Opackij N. — Put i putevoe chozjajstvo. Moskva 1940. S. 443. II. 5030.

Opyt izgotovlenija nakładok i bołtov. Moskva 1945. S. 28. I. 593.

Ozoling I. — Signalizacija pri skorostnom transporte. Moskva 1941. S. 95. II. 1479.

Pejsachzon B. — Organizacija dviženija poezdov po grafiku. Moskva 1938. S. 245. II. 1492.

Polikarpov P. — Skorostnoe stroitelstvo mostov. Moskva 1945. S. 117. I. 198.
Praviła techniczeskoj eksplualacji żeleznych dorog. Moskva 1940. S. 127. I. 205.
Proektirowanie parovozov. Moskva 1938. S. 387. II.1477.
Racionalizatorskie predłożenija po signalizacii i swjazi. Moskva 1945. S. 67. II. 5122.
Relejnaja centralizacija. Moskva 1941. S. 142. II. 5099.
Ropno V. — Uchod za avtotormozami. Moskva 1945. S. 138. I. 200.
Rukovodstvo brigadiru puti. Moskva 1944. S. 201. I. 114.
Rukovodstvo dorożnomu masteru. Moskva 1944. S. 316. I. 115.
Rukovodstvo mostovom obchodcziku. Moskva 1945. S. 115. I. 203.
Rukovodstvo striełocznika. Moskva 1944. S. 103. I. 107.
Szachunjanc G. — Verchnee stroenie puti. Moskva 1939. S. 450. I..206.
Skorostnoe stroitelstvo żeleznych dorog. Moskva 1940. S. 107. II. 5087.
Smirnov E. — Uczebnik dla transporterszczika. Moskva 1942. St. 231. II. 5092.
Sokołov G. — Rabota parovoza. Moskva 1945. S. 327.
Syromjatnikov S. — Tepłovoj process parovoza. Moskva 1940. S. 435. II. 5031.
Valliskij A. — Żeleznodorożnyj put'. Moskva 1940. S. 710.
Voprosy proektirovanija lokomotiv i vagonov. Moskva 1945. S. 313. II. 5094.
Wolter K. — Handbuch der Eisenbahnbautechnik. Wien 1943. Bd. I. S. 368. III. 2187.
Wulfert G. — Die Schwellensätze der Weichen. Mühlheim 1941. S. 393. II. 1456.

Geografia

Bissaga T.—Geografia kolejowa. Warszawa 1938. S. 277. II. 1071.
Blum O. — Verkehrsgeographie. Berlin 1936. S. 146. III. 2090.

Turystyka

Dziekoński T. — Biura podróży. Warszawa 1935. S. 30. II. 1628.
Fularski M. — Aktualne problemy turystyki zagranicznej. Warszawa 1938. S. 127. II. 1402/6.
Jesteśmy w Warszawie. Warszawa 1938. S. 302. II. 1110.
Orłowicz M. — Literatura turystyczna Polski. Warszawa 1937. S. 22. II. 1648.
Podręcznik obsługi i propagandy turystycznej. Warszawa 1938. S. 152. II. 1291.
Przewodnik po Gdańsku. 1939. S. 105. II. 1442.
Przewodnik po Polsce w 4 tomach. Warszawa 1935. t. I: 276, t. II: 540.
Przewodnik po Warszawie. Warszawa 1946. S. 67. II. 5049.
Wańkowicz M. — Na tropach Smętka. Warszawa 1936. S. 372. II. 5003.
Wawrzyniak H. — Organizacja okręgu turystycznego. Warszawa 1938. S. 19. II. 1638.
Wielopolski A. — Bydgoszcz. Gdańsk 1945. S. 19. II. 1691.
Wierzchon E. — Możliwości polskiej turystyki zagranicznej. Warszawa 1938. S. 11. II. 1639.

Historia

Dziesięciolecie P.K.P. Warszawa 1928. S. 389. III. 2038.
Ginsbert J. — Drogi żelazne Rzeczypospolitej. Warszawa 1937. S. 167. II. 1025.
Hilchen H. — Historia drogi Warszawsko-Wiedeńskiej. Warszawa 1912. S. 207. III. 2032.
Krzyża J. — Rozwój kolejnictwa w województwie śląskim. Katowice 1939. S. 46. II. 1521.

II. Drogi kołowe (Motoryzacja)

Dalinin P.—Putevye masziny. Moskva 1943. Cz. 1. S. 582. Cz. 2. S. 454. II. 5186.
Duhm J. — Strassen- und Wegebau. Wien 1942. T. I. S. 186. I. 76.
Issledovanie puczin na avtomobilnych dorogach. Moskva. 1941. S. 427. II. 2128/2.
Jastrzębski Z. — Smoły drogowe. Warszawa 1938. S. 40. II. 1547.
Krüger K. — Die Strassen der Welt. Berlin 1937. S. 152. II. 5231.
Kudrjavcev A. — Avtogużevye dorogi i technika uskorennogo vosstanovlenija proezda na nich. Moskva 1944. S. 71. I. 150.
Krzivickij A. — Avtotransport dla snieżnogo puti. Moskva 1939. S. 198. II. 1435.
Lengemann H. — Reichsautobahnen. Berlin 1934. S. 73. II. 1229.
Mączyński M. — Asfalty drogowe. Warszawa 1938. S. 26. II. 1546.
Mankiewicz S. — Oszczędność społeczna na eksploatacji pojazdów. Warszawa 1937. S. 17. II. 1622.
Morsztyn R. — Błędy polskiej polityki motoryzacyjnej. Warszawa 1934. S. 24. II. 1649.
Skalmowski W. — Naturalne materiały kamienne... Warszawa 1937. S. 313. II. 1067.
Skalmowski W. — Nawierzchnie bitumiczne. Warszawa 1938. S. 91. II. 1075.
Stramentov A. — Kurs gorodskich dorog. Moskva 1944. S. 374. III. 2201.
Tuszyński A. — Budowa i obsługa samochodu. Kraków 1945. S. 250. I. 136/1.
Valczak S. — Drevesnyj ugol' dlja avtomobilej. Moskva 1945. S. 45. II. 1678.
Volk F. — Der Aufbau der Gesellschaft „Reichsautobahnen". Leipzig 1935. S. 63. III. 2539.
Volquardts H. — Erdbau. Leipzig 1941. S. 98. II. 5166.

III. Drogi wodne

Dogolenko A. — Podjemno-transportnye masziny. Leningrad 1941. S. 247. II. 5081.
Herbich H. — Zagadnienie sił wodnych. Warszawa 1938. S. 32. II. 1543.
Ingarden R. — Rzeki i kanały żeglowne. 1922. S. 670. II. 5227.
Kalinovicz B. — Sljuzovanie wodnych putjej. Liningrad 1940. S. 523. II. 5191.
Koenigs G. — Wasserstrassenpolitik. Berlin 1918. S. 22. II. 1561.
Lavrinovicz L. — Obstanovka i rusłoczyszczenie. Moskva 1940. S. 223. II. 5192.
Ostmann P. — Die Häfen im Deutschen Reich. Berlin 1941. S. 711. III. 2074.
Pomianowski K. — Zbiorniki i zapory. Warszawa 1934. Cz. I: s. 245, cz. II: s. 438. II. 5058.
Przybylski A. — Dzieje dróg wodnych na ziemiach Polski. Kraków 1918. S. 120. II. 5228.
Ross F. — Die verkehrs- und raumpolitische Bedeutung der europäisch - sowjet - russischen Wasserstrassen. Berlin 1943. S. 155. I. 99/11.
Różański S. — Przyszłość portów delty Wisły. 1945. S. 25. I. 600.

Rybczyński M. — Drogi wodne na Pomorzu. Toruń 1935. S. 66. II. 1013.

Schoklitsch A. — Der Grundbau. Wien 1932. S. 490. III. 2190.

Tillinger T. — Zagadnienie dróg wodnych w Polsce. Warszawa 1938. S. 31. II. 1508.

Toennesmann P. — Wasserhandverordnung. München. 1938. S. 226. II. 1163.

Tolkmitt G. — Grundlagen der Wasserbaukunst. Berlin 1940. S. 267. II. 1194.

Winkel R. — Die Weichsel ihre Bedeutung als Strom und Schiffahrtstrasse. Leipzig 1939. S. 445. II. 5086.

Wojtkiewicz M. — Śródlądowe drogi wodne na tle ewolucji transportu. Warszawa 1934. S. 485. II. 1079.

Żórawski B. — Składniki transportu morskiego. Gdańsk 1946. S. 55. II. 5003.

IV. Lotnictwo

Abżółtowski S. — Mała encyklopedia lotnicza. Warszawa 1938. S. 507. I. 86.

Blanc E. — Toute l'aviation. Paris 1930. S. 485. II. 5075.

Brandt W. — Aviacionnyje pribory Moskva 1939. C. 1: s. 221; c. 2: s. 218; c. 3: s. 213. II. 1197.

Buerckle H. — Abriss der Instrumentenkunde. Berlin 1940. S. 70. II. 1383/16.

Bureick A. — Rechenaufgabe aus dem Dienstbereich der Luftwaffe. Berlin 1942. S. 104. II. 1222.

Flugtechnisches Handbuch. Berlin 1936. Bd. 1: s. 166, Bd. 2: s. 186, Bd. 3: s. 206, Bd. 4: s. 239. II. 1437.

Instrukcja pilotażu. Warszawa 1937. S. 120. II. 1097.

Janik F. — Wymagana wytrzymałość samolotu. Warszawa 1937. S. 44. III. 2109.

Katz H. — Der Flugmotor. Berlin 1942. S. 324. II. 1383/7.

Kluz T. — Komunikacja lotnicza. Warszawa 1937. S. 398. II. 1440/8.

Mises R. — Fluglehre. Berlin 1933. S. 400. II. 1296.

Moebius K. — Flugfunkwesen. Berlin 1943. T. I: s. 167. II. 1223/26.

Pawlikowski J. — Nawigacja lotnicza. Warszawa 1939. S. 280. II. 1185.

Pawlikowski J. — Lotnicze przyrządy pokładowe. Warszawa 1936. S. 317. II. 1462.

Sönnichsen T. — Das Flugzeug. Berlin 1942. S. 944. II. 5218.

Truckenbrodt G. — Motorenkunde für Flugzeugführer. Berlin 1941. S. 69. II. 1394.

Część B. DRUKI NIEKOMUNIKACYJNE

Dzieła treści ogólnej

Słowniki. Bibliografie

Bar A.—Słownik pseudonimów i kryptonimów. Kraków 1936. T. I: s. 230. T. II: s. 240. T. III. s. 150. II. 1679/7-9.

Brückner A. — Słownik etymologiczny języka polskiego. Kraków 1927. S. 805. II. 5152.

Chojnacki W. — Słownik polskich nazw miejscowości w b. Prusach Wschodnich. Poznań 1946. S. 183. II. 5172.

Hutnictwo żelazne. — Polski słownik techniczny. Warszawa 1939. S. 747. II. 5141.

Karłowicz, Kryński, Niedźwiedzki. — Słownik języka polskiego. T. 1—8. II. 2206.

Konarski, Inlender. — Dokładny słownik języka polskiego i niemieckiego. T. 1—4. II. 5148.

Neumann R. — Ostpreussen im polnischen Schrifttum. Danzig 1931. S. 186. II. 5036/4.

Orłowicz M. — Literatura turystyczna Polski. Warszawa 1937. S. 22. II. 1648.

Ziegler J. — Englisches Wörtebuch. Marburg 1942. S. 742. I. 188.

Zolondek E. — Niemiecko-polski słownik prawniczy. Leipzig 1931. I. 184.

Prawo

Epitant H. — Wstęp do nauki prawa. Warszawa 1938. S. 456. II. 5173/5.

Dąbrowski W. — Poradnik prawniczy. Katowice 1939. S. 384. II. 1054.

Engler M. — Zbiór najważniejszych przepisów prawnych. Kraków 1945. S. 201. II. 1279.

Hełczyński B. — Komercjalizacja przedsiębiorstw państwowych. Warszawa 1929. S. 104. II. 1021.

Kasznica St. — Polskie prawo administracyjne. Poznań 1946. S. 191. II. 5082.

Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dn. 17. III. 1921. Kraków 1945. S. 24. II. 1677.

Kulski Wł. — Współczesna Europa polityczna. Zbiór umów międzynarodowych. Warszawa 1939. S. 609. II. 1052.

Kumaniecki K. — Zarys ustroju, postępowania i prawa administracyjnego w Polsce. Kraków 1939. S. 1001. II. 1429.

Łączynski Z. — Prawo cywilne w województwach centralnych. Warszawa 1937. S. 624. I. 128.

Makowski W. — Nauka o państwie. Warszawa 1939. Cz. I. S. 232. III. 2001.

Marjański A. — Ustawy cywilne na ziemiach zachodnich. Kraków 1937. S. 775. I. 156.

Namitkiewicz J. — Ustawa o majątkach opuszczonych. Kraków 1945. S. 269. II. 1391.

Namitkiewicz J. — Ustawa o majątkach opuszczonych. Komentarz. Warszawa 1945. S. 269. II. 5220.

Nisenson J. — Kodeks karny. Częstochowa 1945. S. 377. II. 5083.

Peretiatkowicz A. — Podstawowe pojęcia prawa administracyjnego. Poznań 1946. S. 99. II. 5005.

Peretiatkowicz A. — Wstęp do nauk prawnych. Poznań 1946. S. 75. II. 5006.

Piętka H. — Wstęp do nauki prawa. Warszawa 1946. S. 93. II. 5079.

Pospieszalski K. — Polska pod niemieckim prawem — 1939—1945. Poznań 1946. S. 279. II. 5171.

Praktyczne wskazówki o zawieraniu umów międzynarodowych. Warszawa 1938. S. 129. II. 1411.

Ritterman H. — Zarys prawa handlowego. Warszawa 1936. S. 141. III. 2205.

Sarna Z. — Międzynarodowe publiczne prawo morskie. Kraków 1932. S. 267. II. 5154.

Seidler G. — O istocie władzy państwowej. Kraków 1946. S. 166. II. 5173.

Wisłocki J. — Prawo osobowe. Warszawa 1946. S. 67. II. 5221.

Zoll F. — Międzynarodowe i międzydzielnicowe prawo prywatne. Kraków 1945. S. 92. II. 5004.

Zoll F. — Zobowiązania w zarysie. Warszawa 1945. S. 332. II. 1312.

Ekonomia

Barone E. — Zasady ekonomii politycznej. Kraków 1938. S. 325. II. 1382.

Piegeleisen L. — Wstęp do nauki ekonomii społecznej. Warszawa 1939. T. I: s. 537. T. II: s. 585. II. 1208.

Chodorowski J. — Kalkulacja kosztów własnych. Warszawa 1946. S. 80. III. 2559.
Davidson R. — Ubezpieczenia społeczne w Wielkiej Brytanii. Londyn 1946. S. 63. I. 577.
Dyboski T. — Ubezpieczenia społeczne w Polsce. Warszawa 1939. S. 86. II. 5175/11.
Economic development in South-Eastern Europe. London 1945. S. 165. II. 1395.
Główne liczby nowej Polski. Gdańsk 1945. S. 22. II. 1706.
Gryziewicz S. — Rynek węglowy w Polsce. Katowice 1939. S. 260. II. 1029.
Heinemann B. — Ostpommern. Stolp 1936. S. 48. II. 5073.
Eilchen F. — Porty morskie. Warszawa 1936. S. 267. II. 1026.
Jednolity plan kont. Wirszawa 1946. S. 45. II. 1713.
Kiełczewska M. — O lewy brzeg Odry. Poznań 1946. S. 36. II. 1186.
Kwiatkowski E. — Budujemy nową Polskę nad Bałtykiem. Warszawa 1945. S. 53. II. 1685.
Kwiatkowski E. — O przyszłość Polski nad morzem. Gdańsk 1945. S. 24. I. 578.
Lisak J. — Ekonomia jednostkowa. Katowice 1939. S. 521. II. 5144.
Mateńko W. — Zagadnienie monopolów skarbowych. Warszawa 1939. S. 399. II. 1056.
Miłobędzki Z. — Ziemia Lubuska. Poznań 1945. S. 27. II. 1686.
Minc H. — Zagadnienia polityki gospodarczej. Warszawa 1945. S. 52.
Oesterheld A. — Wirtschaftsraum Europa. Oldenburg 1942. S. 471. II. 1396.
Olszewski A. — Rola przemysłu węglowego. Warszawa 1938. S. 186. II. 1083.
Ostmann P. — Die Hafen im Deutschen Reich. Berlin 1941. S. 711. III. 2074.
Przepisy importowe w krajach europejskich. Warszawa 1934. S. 341. II. 1441/19.
Rakowski J. — Linie rozwojowe gospodarstwa. Warszawa 1938. S. 52. II. 1501.
Robinson J. — Wstęp do teorii zatrudnienia. Warszawa 1939. S. 156. II. 5164.
Sarna Z. — Znamienne cechy stosunków morskich. Kraków 1945. S. 16. II. 1703.
Schlier O. — Raumbild der Wirtschaft. Wirtschaftgeographie. Leipzig 1937. T. I: s. 64. II. 1578/28.
Skalski W. — Ocena działalności przedsiębiorstw. Poznań 1945. S. 159. II. 5167.
Srokowski S. — Prusy Wschodnie. Gdańsk 1945. S. 321. II. 5003.
Weigmann W. — Selbstkostenrechnung. Preisbildung in der Industrie. Leipzig 1941. S. 198. II. 5161.
Wilder J. — Upadek gospodarczy Prus Wschodnich. Toruń 1936. S. 88. II. 1017.
Wrzosek A. — Nad Odrą i Nysą. Katowice 1945. S. 67. II. 1212.
Zdzitowiecki J. — Bałtyk. Poznań 1946. S. 55. II. 1687.
Zweig F. — Ekonomia a technika. Kraków 1935. S. 251. II. 5229/80.

Organizacja pracy

Bajkowski A. — Zasady techniki organizacji i kierownictwa. Warszawa 1939. S. 147. II. 5196.
Baliński W. — Administracja a personel. Warszawa 1939. S. 111. II. 5196
Bieńkowski S. — Psychologia kierownictwa. Kraków 1945. S. 51. I. 554.
Clark W. — Wykresy Gantta. Warszawa 1929. S. 51. II. 5208.
Hauswald E. — Organizacja i zarząd. Lwów 1935. S. 278. II. 1386.
Thomson C. — System Taylora. Warszawa 1939. S. 103. II. 1387/100.
Zbichorowski Z. — Zasady organizacji i kierownictwa. Warszawa 1945. Cz. 1: s. 50, cz. 2: s. 70. III. 2541.

Technika

Zagadnienia ogólne

Rogiński A. — Kreślenia techniczne PKN. Warszawa 1939. S. 95. II. 5204.
Skwarczyński W. — Podręcznik budowlany. Lwów 1929. T. I: s. 786, t. II: s. 617. I. 215.
Taschenbuch für Bauingenieure. Berlin 1943. S. 1942. II. 5209.
Zwiag F. — Ekonomia a technika. Kraków 1935. S. 251. II. 5229/80.

Budowa maszyn i elektrotechnika

Andrade C. — Maszyny. Warszawa 1936. S. 264. II. 5230/1.
Fiuczek M. — Transformatory elektryczne. Warszawa 1938. S. 98. II. 5207.
Haeder H. — Konstruieren und rechnen. Berlin 1941. Bd. I: s. 1215, Bd. II: s. 591, Bd. III: s. 140. II. 5151.
Herzberg E. — Obrabiarki i narzędzia do metali. Toruń 1939. T. III. S. 424.
Metale półszlachetne i stopy. Warszawa 1938. S. 170. II. 5205.
Pietraszkiewicz. — Obróbka metali. Warszawa 1939. S. 189. II. 5197.
Staniewicz L. — Teoria prądów zmiennych. Warszawa 1935. S. 464. III. 2193.
Taschenbuch für den Maschinenbau. Berlin 1941. Bd. I: s. 692, Bd. II: s. 850. II. 5215.

Budownictwo i architektura

Altmann A. — Der Zimmerer. Gräfenhainichen 1942. S. 112. II. 1278.
Analiza robót budowlanych. Warszawa 1938. Cz. I, s. 341, cz. II, s. 258. III. 2174.
Anderlik W. — Analiza cen robót budowlanych. Opawa 1935. S. 341. II. 1281.
Bauschäden. Stuttgart 1942. S. 252. III. 2189/3.
Berlitz K. — Belastungen und Beanspruchungen im Hochbau. Berlin 1941. S. 236. II. 1239.
Bratro E. — Kierownictwo i zarząd budowlami inżynierskimi. Lwów 1937. S. 327. II. 1390.
Bryła S. — W sprawie badania materiałów izolacyjnych. Warszawa 1938. S. 7. II. 1625/4.
Bryła S. — W sprawie ochrony budowli od wody. Warszawa 1938. S. 7. II. 1625/5.
Einflüsse auf Beton. Berlin 1941. S. 283. II. 1195.
Freymueller F. — Kampf den Bausünden. Berlin 194[illegible] T. I: s. 94. T. II: s. 146. II. 1335.
Grosses Malerhandbuch. Nordhausen 1938. S. 121[illegible] III. 2196.
Gruen R. — Chemie für Bauingenieure und Architekten. Berlin 1942. S. 160. II. 1295.
Guldan R. — Rahmentragwerke. Wien 1940. S. 27[illegible] II. 5217.
Hubl L. — Roboty żelbetonowe. Warszawa 1945. S. 18[illegible] II. 5034.
Josch K. — Gusseisen als Baustoff. Stuttgart 194[illegible] S. 79. II. 1322.

Kirchoff R. — Die Statistik der Bauwerke. Berlin 1944. S. 368. II. 5211.
Kleinlogel A. — Winterarbeiten im Beton und Eisenbetonbau. Berlin 1941. S. 125. II. 1244.
Kramarz S. — Statyka budowli. Kraków 1939. S. 244. II. 5224.
Mass E. — Der Blechwerker. Berlin 1942. S. 208. II. 1237.
Mielnicki S. — Ustroje budowlane. Katowice 1938. S. 352. II. 1280.
Mohr S. — Der Hochbau. Wien 1936. S. 313. II. 5165.
Ratc E. — Żelezobetonnye karkasy mnogoetażnych zdanij. Charkov 1936. S. 214. II. 5057.
Die Schätzung der Grund- und Gebäudewerte. Bohum 1939. S. 453. II. 1315.
Schwiertz H. — Holzeinsparung im Bauwesen. Berlin 1939. S. 32. II. 1693.
Stahl im Hochbau. Berlin 1938. S. 771. II. 1451.
Szrajber K. — Nowoczesne piece mieszkaniowe. Warszawa 1938. S. 265. II. 1062.
Taschenbuch für Bauingenieure. Berlin 1943. S. 1942. II. 5209.
Volquardts H. — Erdbau. Leipzig 1941. S. 98. II. 5166.
Warywoda A. — Podręcznik techniczny. Kraków 1946. S. 220. II. 5146.
Wasmuths Lexikon der Baukunst. Berlin 1929—1932. Bd. 1—4. III. 2100.
Wecke F. — Zement. Dresden 1942. S. 214. II. 1351/25.
Wierzbicki W. — Mechanika budowli. Warszawa 1939. S. 656. II. 5018.

Historia. Polityka

Dąbrowski J. — Ziemie zachodnie jako tama ekspansji niemieckiej na wschód. Kraków 1945. S. 17. I. 539/11.
Demokracja i reakcja w powstaniach narodowych. Poznań 1945. S. 39. II. 1591.
Gomółka W. — Ku nowej Polsce. Łódź 1945. S. 154. II. 1457.
Gomółka W. — Nowa karta dziejów Polski. 1945. S. 45. II. 1595.
Grosz W. — Na drogach powrotu. Warszawa 1945. S. 61. II. 1589.
Kaczmarczyk Z. — Kolonizacja niemiecka. Poznań 1945. S. 267. II. 1186/4.
Łuczkiewicz M. — Prawda o Dolnym Śląsku. Kielce 1945. S. 80. II. 1366.
Majdanek w świetle faktów i dokumentów. Poznań 1945. S. 26. II. 1594.
Matuszewski S. — Na progu wolności. Warszawa 1945. S. 77. II. 1272.
Michajłow N. — Związek Socjalistycznych Republik Rad. Wrocław 1945. S. 64. II. 1597.
Oranowski Z. — W oczach Londynu. Łódź 1945. S. 40. II. 1587/1.
Osóbka-Morawski E. — O polityce Rządu Jedności Narodowej. 1945. S. 22. II. 1593.
Wańkowicz M. — Na tropach Smętka. Warszawa 1936. S. 372. II. 5003.
Wende J. — Polska a Związek Radziecki. Warszawa 1945. S. 19. II. 1592.
Werner H. — Znaczenie historyczne bitwy pod Lenino. 1945. S. 15. II. 1586.
Wojciechowski Z. — Polska — Niemcy. Poznań 1945. S. 267. II. 1186.
Ziemie polskie na zachodzie. Warszawa 1945. S. 63. II. 1588/20.

Geografia

Kozierowski S. — Atlas nazw geograficznych. Poznań 1945. S. 141. II. 1123.
Leszczycki S. — Geograficzne podstawy Polski współczesnej. Poznań 1945. S. 23. II. 1705.
Olszewicz B. — O naprawę nazewnictwa georgaficznego. Gdańsk 1946. S. 13. II. 1711.
Olszewicz B. — Obraz Polski dzisiejszej. Warzawa 1938. S. 255. I. 32.
Srokowski S. — Geografia gospodarcza Polski. Warszawa 1939. S. 588. II. 1187.
Srokowski S. — Prusy Wschodnie. Gdańsk 1945. S. 189. II. 5003.
Szaflarski J. — Zarys geografii fizycznej Pomorza. Kraków 1945. S. 31. I. 539/7.
Wańkowicz M. — Na tropach Smętka. — Warszawa 1936. S. 372. II. 5003.
Wrzosek A. — Nad Odrą i Nysą. Katowice 1945. S. 67. II. 1212.
Wrzosek A. — Zarys geografii fizycznej Śląska. Kraków 1945. S. 23. I. 539/1.

Biblioteka Ministerstwa Komunikacji zaprasza czytelników ze wszystkich służb komunikacji do przeglądania w Bibliotece: bibliografii bieżących wydawnctw radzieckich, katalogów angielskich i francuskich z okresu wojny i zgłaszania indywidualnych dezyderatów co do zakupu.

Biblioteka Ministerstwa Komunikacji chętnie nabywa, nawet od osób prywatnych, książki i czasopisma ze wszystkich dziedzin komunikacji, techniki, ekonomii, prawa, książki treści ogólnej itp itp.

Uprasza się o kierowanie ofert lub zgłaszanie osobiście do: Biblioteki Ministerstwa Komunikacji, Warszawa, Chałubińskiego 4, w godzinach od 8 do 15.

Komunikaty

WZNOWIENIE DZIAŁALNOŚCI STOWARZYSZENIA TECHNIKÓW POLSKICH W WARSZAWIE

Po 6-letniej przerwie, wywołanej okupacją, wznowiło swoją działalność oficjalną Stowarzyszenie Techników Polskich w Warszawie.

W dniu 8 marca br. odbyło się klubowe zebranie członków tego Stowarzyszenia w lokalu Klubu Inteligencji Pracującej w Warszawie. Przybyłych powitał w imieniu Zarządu Sekretarz inż. Chabelski, informując obecnych o dotychczasowym stanie prac Zarządu nad reaktywacją Stowarzyszenia i apelując o jak najliczniejszy udział Kolegów i współpracę w tych zamierzeniach.

W wyniku żywych obrad nad nową rolą Stowarzyszenia Techników jako organizacji regionalnej, mogącej skupić polski świat techniczny, wyłoniono kilka Komisji specjalnych, a mianowicie: Organizacyjną, Gospodarczą, Wydawniczą, Odczytową.

Zarząd Stowarzyszenia Techników Polskich w Warszawie reprezentują ob. ob.: inż. Władysław Leśniewski, inż. Zygmunt Chabelski, inż. Stefan Twardowski, inż. Roman Szymanderski, inż. Zygmunt Kapaon, inż. Zygmunt Budrowicz, inż. Mieczysław Rzęcki.

Wydawca: Komitet Redakcyjny przy M. K. D.09262 Redaktor: ob. Józef Olewiński
Drukowano w Zakł. Graf. Spółdz. Wyd. „Książka" z odp. udz. w Łodzi, Piotrkowska 86. Tel.254-21.